SEKRETARIJAT SAVEZNOG IZVRŠNOG VEĆA
ZA SAOBRAĆAJ I VEZE

RAZVITAK I PROBLEMI JUGOSLOVENSKIH ŽELEZNICA

PRILOG UZ PREDLOG ZAKONA O ORGANIZACIJI JUGOSLOVENSKIH ŽELEZNICA

1960

BEOGRAD

SEKRETARIJAT SAVEZNOG IZVRŠNOG VEĆA
ZA SAOBRAĆAJ I VEZE

RAZVITAK I PROBLEMI JUGOSLOVENSKIH ŽELEZNICA

PRILOG UZ PREDLOG ZAKONA O ORGANIZACIJI JUGOSLOVENSKIH ŽELEZNICA

1960

BEOGRAD

REV. 2003

Rav'17

Invent. broj	106408
Sign.	G5
Struka	RAZVI

TEHNIČKI UREDNIK I KOREKTOR: **STEVAN MITROVIĆ**

ŠTAMPA: ŠTAMPARSKO PREDUZEĆE JUGOSLOVENSKIH ŽELEZNICA U SUBOTICI

UVOD

Železnički saobraćaj pretstavlja relativno mladu saobraćajnu granu. On se snažno razvio za poslednjih sto godina i u većini zemalja sveta postao osnovni nosilac transporta.

Razvitak železničkog saobraćaja je tekao tako, da je do I svetskog rata izgrađena mreža železničkih pruga, a od tada počeo proces modernizacije železničkih kapaciteta. Pošto se u tom periodu počinje razvijati brzim tempom drumski i rečni, a takođe i vazdušni transport, koji su nudili brži i jeftiniji prevoz, da bi održala svoju ulogu u transportu železnica je bila primorana da modernizuje svoje kapacitete i stalno poboljšava kvalitet prevoza. Proces modernizacije kapaciteta železnice razvijenih zemalja naročito je ubrzan posle II svetskog rata. On se kretao u pravcu elektrifikacije železničkih pruga, zamene parne vuče dizel vučom, uvođenja motornih vozova u putnički saobraćaj i primene mehanizacije i automatizacije procesa rada na železnici.

Blagodareći procesu modernizacije, železnice su sačuvale ulogu osnovne grane unutrašnjeg transporta. Učešće železnice u ukupnom obimu unutrašnjeg prevoza u pojedinim zemljama u 1958 godini je sledeći:

Red. broj	Zemlja	Procenat učešća železnice u unutrašnjem transportu	Napomena
1	Jugoslavija	76,6	Podaci: Saveznog zavoda za privredno planiranje
2	SSSR	88,6	Podaci: Trans. br. 247/58
3	SAD	50,5	Evropska ekonomska komisija, Komitet za unutrašnji transport
4	Francuska	68,0	Podaci: Gen. dir. franc. železnica
5	SR Nemačka	67,0	Podaci: Gen. dir. nem. železnica

Izgradnja železnica u našoj zemlji odvijala se u drugim istoriskim uslovima. Pošto je u periodu intenzivne izgradnje železničkih pruga u svetu naša nacionalna teritorija bila pod stranom dominacijom (Turska, Austrougarska i Italija), to se mnogostruko odrazilo na opšte zaostajanje izgradnje železnice na našoj teritoriji.

Zbog toga naša železnička mreža nije izgrađena u meri koja bi odgovarala potrebama zemlje kao celine i pojedinih pokrajina, jer su se pruge gradile samo na onim pravcima koji su odgovarali ekonomskim i strateškim interesima države koje su imale pod svojom upravom pojedine delove naše zemlje.

Pored toga, zbog opšte nerazvijenosti privrede stare Jugoslavije, tekao je znatno sporije razvitak ostalih grana saobraćaja, te je iz ova dva razloga proces modernizacije kapaciteta železnice izostao. Proces preraspodele prevoza na druge grane saobraćaja u našoj zemlji javlja se tek poslednjih godina u srazmeri sa razvojem ostalih grana saobraćaja. Drumski saobraćaj počinje da preuzima jedan deo putnika koje železnica, zbog nemanja kapaciteta, nije u stanju da preveze ili im ne pruža neophodne uslove udobnosti putovanja. Ovo naročito dolazi do izražaja u sezoni pojačanog prevoza ili danima narodnih praznika.

Drumski saobraćaj takođe počinje da preuzima i jedan deo prevoza na kraćim i srednjim udaljenostima roba koje nisko tarifiraju kao i roba koje iziskuju brz prevoz, pošto je zbog svoje brzine i elastičnosti u stanju da se mnogo bolje prilagodi potrebama privrede nego železnica.

Rečni saobraćaj dobija izrazitiju ulogu i preuzima jedan deo prevoza masovnih roba iz područja koje njemu gravitira.

Pomorski saobraćaj koji je prvenstveno usmeren na obezbeđenje međunarodnog transporta, ima u unutrašnjem prevozu ograničen reon dejstva na uže primorsko područje i otoke.

Vazdušni saobraćaj poprima značajniju ulogu u prevozu putnika između glavnih gradova i turističkih centara zemlje, međutim njegovi kapaciteti su ograničeni a razvitak, iako relativno brz, ne izaziva opadanja prevoza putnika ostalih grana transporta.

S obzirom na opšti brzi napredak zemlje i relativnu nerazvijenost saobraćajnog sistema ceni se da sve grane saobraćaja imaju uslova za razvitak. Ovaj razvitak biće koordiniran i usmeren a pratiće ga istovremeno proces preraspodele transporta, koji neće biti prepušten stihiji već će se usklađivati sa potrebama privrednog razvitka zemlje.

U ovakvim uslovima železnički saobraćaj u našoj zemlji ima dominantnu ulogu u unutrašnjem transportu što se vidi iz sledeće tabele:

Red. broj	Godina	Procenat učešća u unutrašnjem prevozu		Napomena
		putnika	robe	
1	1947	78,8	82,3	Podaci: Statistički bilten saobraćaja i veza broj 149
2	1952	82,4	76,9	
3	1956	78,1	81,2	
4	1958	72,0	79,5	

Ovu svoju ulogu železnički saobraćaj će zadržati i u narednom periodu.

Dok su druge razvijenije zemlje težište razvitka železnice, posle II svetskog rata, bacile na modernizaciju, naša zemlja je pre svega morala da gradi nove pruge i vrši rekonstrukciju zastarelih kapaciteta. Nove pruge bile su neophodne, da bi se u periodu ubrzane industrijalizacije zemlje, moglo pristupiti korišćenju prirodnih bogatstava zemlje, kao i da bi se novi industriski kapaciteti obezbedili transportima. Ove zadatke nisu mogle da obave druge grane transporta.

Jugoslavija danas mora ra rešava uporedo zadatak modernizacije železnice i zadatak izgradnje mreže železničkih pruga, koji su druge zemlje pretežno izvršile u prošlom veku.

Snažni privredni uspon naše zemlje, a naročito postignuti stepen industriskog razvitka, značajni uspesi u razvijanju poljoprivredne proizvodnje, proširenje spoljno-trgovinske robne razmene, porast standarda stanovništva i slično, sve više uvršćuju Jugoslaviju među privredno razvijene zemlje Evrope. Nije moguće više ostati sa nedovoljno razvijenim saobraćajnim sistemom. Javlja se potreba bržeg razvitka kapaciteta svih saobraćajnih grana, a naročito železničkog saobraćaja, koji u našim uslovima, u doglednoj perspektivi, s obzirom na njegove teškoće i ekonomske karakteristike, ostaje osnovna grana unutrašnjeg transporta.

U ovom referatu iznose se podaci o dosadašnjem razvitku, stanju i problemima jugoslovenskih železnica i predlaže politika daljeg razvitka.

Najpre će se prikazati obnova i početak rekonstrukcije železnice u prvih deset godina posleratnog razvitka, zatim početak modernizacije u periodu od 1957—1960 godine, problemi ekonomike, radničkog samoupravljanja i kadrova na kraju predlozi osnova politike daljeg razvitka železnice.

I OBNOVA I POČETAK REKONSTRUKCIJE JUGOSLOVENSKIH ŽELEZNICA U PERIODU OD 1945. DO 1956. GODINE

A. Kapaciteti

Kapacitete Jugoslovenskih železnica čine ona osnovna sredstva koja služe organizaciji prevoza putnika i robe. Po značaju i nameni kapaciteti su osnovni i pomoćni.

Osnovne kapacitete čine železničke pruge, signalno-sigurnosna postrojenja i telefonsko-telegrafske veze, i vozna sredstva (lokomotive, putnički i teretni vagoni).

Pomoćni kapaciteti su stanične zgrade, magacini, rampe, kolske vage i drugo. U pomoćne kapacitete spadaju i kapaciteti za održavanje pruga i voznih sredstava.

Među ovim kapacitetima mora postojati međusobni skladan odnos, od koga zavisi ukupan kapacitet železnice.

Daje se prikaz kapaciteta Jugoslovenskih železnica.

1. Pruge

Stara Jugoslavija, posle I svetskog rata, imala je železničku mrežu pruga nerazvijenu i nepovezanu. Po razvijenosti železničke mreže ona je zauzimala jedno od poslednjih mesta u Evropi. Zbog toga je bilo neophodno građenje novih pruga radi povezivanja mreže u jednu celinu i delimično otklanjanje neravnomernosti razmeštaja mreže u raznim pokrajinama zemlje. U tom periodu izgrađeno je oko 1900 km novih pruga, što nije omogućavalo da se otklone osnovni nedostaci mreže pruga. Posebnu teškoću u razvoju mreže pruga čine pravci pružanja planinskih masiva zbog čega je građenje pruga veoma skupo.

U II svetskom ratu železnička mreža je teško razorena i skoro potpuno onesposobljena za saobraćaj.

Po oslobođenju zemlje pristupilo se hitnoj provizornoj obnovi pruga radi što bržeg uspostavljanja saobraćaja. Ovo je bio jedan od uslova za brzu obnovu zemlje.

Po isteku perioda obnove, naša zemlja je započela industrijalizaciju i elektrifikaciju. Pred železnice su se postavili novi zadaci. Trebalo je izvršiti definitivnu obnovu kapaciteta i istovremeno graditi nove pruge. Građenje novih pruga proisticalo je iz zadataka industrijalizacije i elektrifikacije zemlje, da bi se povezali novi bogati izvori sirovina, zadovoljile potrebe u transportu novih industriskih preduzeća, kao i povezala privredno nerazvjena područja zemlje koja nisu imala železničkih pruga.

Do 1956 godine izgrađeno je oko 1300 km novih pruga normalnog koloseka među kojima su najvažnije: Brčko—Banovići, Šamac—Sarajevo, Bihać—Knin, Kuršumlija—Priština, Doboj —Banja Luka idr.

Sve ove nove pruge predavane su saobraćaju nedovršene, uglavnom sa šinskom vezom, bez zgrada, opreme i pomoćnih kapaciteta. Ovo je bilo neizbežno s obzirom na uslove u kojima su se ove pruge gradile, ali je to povećavalo teškoće i zaoštravalo problem stanja mreže železničkih pruga.

Ukupna dužina železničkih pruga naše zemlje u 1956 godini iznosila je 11.735 km.

Mrežu pruga Jugoslavije karakteriše: nedovoljna razvijenost neravnomerna rasprostranjenost u svim područjima zemlje, heterogenost širine koloseka, nizak tehnički nivo, slaba nosivost, niska sposobnost za brzine, nerazvijenost kapaciteta za formiranje vozova i manipulaciju prevoza.

Odnos razvijenosti mreže u našoj zemlji prema nekim evropskim zemljama prikazuje se u sledećoj tabeli:

Red. broj	Zemlja	Km pruge na 100 km² površine	Indeks	Napomena
1	Jugoslavija	4,6	100	Podaci: Statistika UIC-a za 1956 godinu
2	Austrija	7,1	156	
3	Belgija	16,2	352	
4	Čehoslovačka	10,3	225	
5	Francuska	7,2	157	
6	Italija	5,6	124	
7	Mađarska	8,5	186	
8	SR Nemačka	12,9	280	
9	Poljska	8,6	189	

Iz ove tabele se vidi da u pogledu razvijenosti mreže naša zemlja znatno zaostaje za svim navedenim zemljama. Ovo nas ne navodi na mišljenje da naša zemlja treba da dostigne isti stepen razvijenosti mreže pruga. Razvitak ostalih grana transporta doveo je u nekim od navedenih zemalja Zapadne Evrope do ukidanja saobraćaja na određenim sporednim prugama. Zbog toga izgradnjom novih pruga treba da svedemo na onu meru koja odgovara savremenim uslovima u razvitku saobraćaja u celini, specifičnim potrebama razvitka pojedinih područja zemlje kao i potrebi skladnijeg povezivanja same mreže pruga radi ekonomične organizacije razvitka železnice i ostvarenja prevoza. Perspektivnim planom razvitka železnice predvideće se obim izgradnje novih pruga u Jugoslaviji.

Neravnomerna raspoređenost mreže pruga po pojedinim područjima zemlje vidi se iz sledeće tabele:

Područje	Km pruge na 100 km² površine	Napomena
Jugoslavija	4,6	Podaci: Statistika JŽ za 1958 godinu
Makedonija	2,7	
Srbija	4,0	
— AP Vojvodina	8,7	
— AO Kosmet	2,8	
Bosna i Hercegovina	4,1	
Crna Gora	1,4	
Hrvatska	5,2	
Slovenija	7,5	

Iz ove tabele se vidi da ima najmanje pruga Crna Gora; Slovenija i Vojvodina su sa razvijenijom mrežom, dok su ostale narodne republike na nivou prosečne razvijenosti mreže pruga cele zemlje.

Heterogenost kolosečnih širina mreže pruga vidi se iz sledeće tabele:

Red. broj	Širina koloseka	Km pruge	%	Napomena
1	Ukupno JŽ	11.735	100	Podaci: Statistika JŽ za 1958 godinu
	Normalni kolosek 1,435 m	8.827	75	
2	Uzani kolosek 1,000 m	165	1,4	
3	Uzani kolosek 0,760 m	2.476	21,0	
4	Uzani kolosek 0,750 m	43	0,7	
5	Uzani kolosek 0,600 m	224	1,9	

Heterogenost širine koloseka naših pruga znatno otežava organizaciju prevoza, usporava transport i poskupljuje ga.

Tehnički nivo pruga uslovljen je, pre svega, kvalitetom šina i gustinom pragova. Teži tipovi šina i veća gustina pragova u koloseku su uslovi boljeg tehničkog nivoa pruga.

Tehnički nivo pruga i pruga nekih evropskih železnica daje se u sledećoj tabeli:

Red. broj	Železnice	Broj pragova na 1 km koloseka	Procenat ukupne dužine koloseka sa šinama		Napomena
			do 45 kgr/m	iznad 45 kgr/m	
1	Jugoslavija	1.288	79	21	Podaci: Statistika UIC-a za 1958 g.
2	Austrija	1.501	67	33	
3	Belgija	1.483	33	67	
4	Čehoslovačka	—	—	—	
5	Francuska	1.446	44	56	
6	Italija	1.409	45	55	
7	Mađarska	1.283	94	6	
8	SR Nemačka	1.600	55	45	
9	Poljska	—	—	—	

Ova tabela pokazuje da je tehnički nivo naših pruga niži od nivoa svih navedenih železnica sem Mađarske.

Zbog takvog tehničkog nivoa niska je i neujednačena nosivost naših pruga i relativno mala sposobnost za razvijanje većih brzina vozova. Tako je nosivost naših pruga normalnog koloseka u 1956 godini bila:

Nosivost 1 osovine/tone	Dužina pruge u km	%	Napomena
Ukupno	8.827	100	Podaci: Statistika JŽ za 1958 g.
18 tona	1.380	16	
16—18 tona	3.497	40	
14—16 tona	1.857	21	
11—14 tona	2.093	23	

Zbog ovakve nosivosti pruga nije moguće na čitavoj mreži tovariti vagone robom do njihove pune tovarne sposobnosti, a takođe veoma je ograničena upotreba težih lokomotiva.

Pored ovoga na našim prugama ne mogu se razviti veće brzine vozova. Maksimalno dozvoljene brzine vozova na našim prugama normalnog koloseka u 1956 godini su prikazane u sledećoj tabeli:

Maksimalna brzina km/č.	Dužina pruge km	%	Napomena
Ukupno	8.827	100	Podaci: Statistika JŽ za 1958 g.
100 km/h	—	—	
80 km/h	778	9	
60—80 km/h	4.207	48	
30—60 km/h	3.842	43	

Ovakvo oštro ograničenje brzina vozova na našim prugama uslovljava sporost našeg saobraćaja i negativno utiče na ekonomiku rada.

Položaj Jugoslavije i pravci pružanja glavnih pruga duž rečnih tokova Save, Morave, Vardara i dr. uslovljavaju veoma dugačke relacije prevoza što čini da putovanja između Slovenije i Makedonije i tranzitu sa zapada na istok i jugoistok relativno dugo traju. Ova prirodna nepovoljnost čini još upadljivijim relativno niske brzine naših vozova.

Nerazvijenost kapaciteta za formiranje vozova i manipulacije u prevozu izražava se u malom broju i nepravilnom razmeštaju ranžirnih stanica na mreži, neizgrađenosti železničkih čvorova, nedovoljnoj dužini manipulacionih koloseka prema veličini rada i dužini prolaznih koloseka, nedovoljnom magacinskom prostoru za prijem i otpremu pošiljaka, nedostatku mehanizacije i drugo.

I pored uloženih velikih napora, u ovom periodu nisu mogle biti u celini otklonjene posledice ratnih razaranja niti su se mogle bitnije izmeniti nepovoljne tehničke karakteristike mreže naših pruga, koja se nije mogla u potrebnoj meri prilagoditi razvoju i razmeštaju proizvodnih snaga zemlje.

Iz analize pruga proizilazi da je mreža železničkih pruga Jugoslavije nedovoljno razvijene i neravnomerno rasprostranjena na područja zemlje. Postoje velika područja zemlje bez železničkih pruga kao što je naprimer područje između Ibra i Drine.

Jugoslavija je morala uporedo da vrši obnovu starih i izgradnju novih pruga. U isto vreme brzi privredni razvitak zemlje postavljao je zadatak rekonstrukcije kapaciteta radi boljeg zadovoljenja privrede i stanovništva u prevozima.

U ovom periodu nisu uklonjeni osnovni nedostaci mreže naših pruga, a njihov tehnički nivo je takav da nezadovoljava

potrebe savremenog saobraćaja, te se problem rekonstrukcije i modernizacije pruge postavlja u još oštrijoj meri.

Pošto se saobraćaj odvija preko glavnih pruga, prvenstveno treba osposobiti ove pruge.

U ovom periodu zaoštrio se problem nekih uzanih pruga i postavilo pitanje njihove normalizacije, pošto je razvitak privrede u nekim područjima koja obslužuju transportom uzane pruge prevazišao njihovu transportnu sposobnost. Pristupilo se normalizaciji delova uzane mreže koju u narednom periodu treba nastaviti.

2. Lokomotive

U 1938. godini Jugoslovenske železnice su raspolagale sa 2.309 lokomotiva.

U toku II svetskog rata 80% lokomotivskog parka bilo je uništeno ili teško oštećeno.

U periodu do 1956. godine izvršena je obnova ovih lokomotiva koje je bilo moguće osposobiti za rad, a pored toga izvršena je nabavka lokomotiva te je lokomotivski park povećan na 2.431 lokomotivu.

I pored povećanja broja lokomotiva, naše železnice nisu obezbedile u ovom periodu dovoljan broj lokomotiva za obim prevoza koji je brzo rastao.

Vučna snaga lokomotivskog parka Jugoslovenskih železnica i železnica nekih evropskih zemalja prikazuje se u sledećoj tabeli:

Red. broj	Železnica	KS lok. u 1000	Indeks	KS na 1 km pruga	Indeks	Napomena
1	Jugoslavija	1570	100	136	100	Podaci: Statistika UIC za 1958 g.
2	Austrija	2083	132	347	255	
3	Belgija	3419	217	691	508	
4	Čehoslovačka	—	—	—	—	
5	Francuska	18209	1157	458	336	
6	Italija	—	—	—	—	
7	Mađarska	—	—	—	—	
8	SR Nemačka	16940	1076	546	401	
9	Poljska	—	—	—	—	

Iz ove tabele vidi se da Jugoslovenske železnice raspolažu sa znatno manjom vučnom snagom od železnica navedenih zemalja, tako naprimer: mi imamo 11,5 puta manje vučne snage lokomotiva nego francuske železnice.

Osnovne karakteristike lokomotivskog parka Jugoslovenskih železnica su: nisko učešće savremene vuče, niska vučna snaga i sposobnost za razvijanje većih brzina, veliki broj tipova lokomotiva i prestarelost lokomotiva.

Lokomotivski park Jugoslovenskih železnica u 1956. godini sastoji se pretežno od parnih lokomotiva. Odnos broja parnih, električnih i dizel lokomotiva naših železnica i železnica nekih evropskih zemalja u 1956. godini daje se u sledećoj tabeli:

Red. broj	Železnica	Broj lokomotiva				Napomena
		Ukupno	parnih	električ.	dizel lok. i mot. kola	
1	Jugoslavija	2471	2413	18	40	Podaci: Statistika UIC za 1958 g.
2	Austrija	1682	1117	363	202	
3	Belgija	2493	1767	140	586	
4	Čehoslovačka	5093	4213	74	806	
5	Francuska	10893	7913	1201	1779	
6	Italija	5911	3083	1589	1239	
7	Mađarska	—	—	—	—	
8	SR Nemačka	13171	10413	529	2229	
9	Poljska	—	—	—	—	

Ova tabela pokazuje brzi proces zamene parne vuče električnom i dizel vučom u pomenutim evropskim zemljama, što je karakteristično na razvitak železnica u posleratnom periodu.

Park parnih lokomotiva Jugoslovenskih železnica ima znatno slabiju vučnu snagu po 1 lokomotivi nego neke druge evropske železnice. Primera radi navodimo da 1 parna lokomotiva u 1956. g. ima konjskih snaga kod Jugoslovenskih železnica — 754, kod železnica S. R. Nemačke — 1400, kod belgiskih železnica — 1520, kod francuskih železnica — 1791 itd., što najrečitije govori o stanju našeg lokomotivskog parka.

Sposobnost parka naših lokomotiva u 1956. godini za razvijanje brzina prikazuje se u sledećoj tabeli:

Broj lokomotiva	Maksimalna brzina km/h	%	Napomena
48	100	3	Podaci: Statistika
177	90—99	10	JŽ za 1958 g.
426	80—89	25	
669	60—79	39	
401	30—59	23	

Odavde se vidi da naš lokomotivski park nije sposoban da razvija veće brzine od 100 km/h kao i da imamo minimalan broj lokomotiva sposobnih za brzine preko 80 km/h, čime se takođe objašnjavaju relativno niske brzine vozova na našim prugama. Lokomotivski park sastoji se od preko 90 raznih tipova lokomotiva što sa svoje strane izaziva visoke teškoće kako u eksploataciji tako i u pogledu održavanja lokomotiva.

Naš lokomotivski park je prestareo. Prosečna starost lokomotiva iznosi 32 godine, dok je propisani vek trajanja 36 godina. Od ukupnog broja lokomotiva 44% je staro preko 36 godina, a samo 6% lokomotiva su mlađe od 10 godina. Ovo pokazuje tehničku i ekonomsku zastarelost kao i kritično stanje ovoga osnovnog kapaciteta Jugoslovenskih železnica.

Analiza stanja lokomotivskog parka Jugoslovenskih železnica na kraju 1956. godine svodi se na sledeće: Jugoslovenske železnice nemaju dovoljno lokomotiva, lokomotivski park sastoji se iz parnih lokomotiva, slabe vučne snage, velikog broja tipova, velike zastarelosti i niske sposobnosti za razvijanje brzine.

Lokomotive već predstavljaju kritični kapacitet železnica, te će trebati ubrzati njihovu nabavku. S obzirom na očekivani porast obima prevoza robe i putnika koji rezultira iz privrednog uspona i porasta standarda stanovništva biće neophodno menjati sistem vuče na Jugoslovenskim železnicama elektrifikacijom i dizelacijom najopterećenijih pruga, ubrzanjem nabavke dizel i elektro-lokomotiva.

3. Putnički vagoni

U 1938. godini Jugoslovenske železnice imale su 3644 putničkih vagona sa 168.947 sedišta.

U toku II svetskog rata 90% putničkih vagona bilo je uništeno ili teško oštećeno.

U periodu do 1956. godine pored obnove putničkih vagona nabavljeno je 44 nova putnička vagona i 10 pari šinobusa (20 vozila), te je stanje putničkih vagona bilo 4419 sa 216.368 sedišta. U odnosu na 1938. godinu povećanje iznosi u broju kola za 21% a u broju sedišta za 27%.

Ovo povećanje nije bilo dovoljno za obezbeđenje normalnog prevoza putnika koji je u posleratnom periodu brzo rastao.

Dok je u 1938 godini prosečan broj putovanja železnicom na jednog stanovnika iznosio 3,7, dotle je u 1956. godini broj putovanja po stanovniku povećan na 8,9. Odnos kapaciteta putničkih vagona prema dužini mreže pruga kao i prema broju stanovnika kod nas i u nekim zemljama Evrope u 1956 godini prikazuje se u sledećoj tabeli:

Red. broj	Zemlja	Sedište na 1 km pruge		Sedište na 1000 stanovnika		Napomena
		Broj	Indeks	Broj	Indeks	
1	Jugoslavija	18,4	100	12,2	100	Podaci: Statistika
2	Austrija	32,7	178	28,0	230	UIC-a za 1958 g.
3	Belgija	75,7	411	42,0	344	
4	Čehoslovačka	—	—	—	—	
5	Francuska	31,9	173	29,2	239	
6	Italija	37,0	201	13,1	107	
7	Mađarska	9,1	49	7,4	60	
8	SR Nemačka	46,5	253	26,8	220	
9	Poljska	—	—	—	—	

Ova tabela pokazuje da Jugoslovenske železnice raspolažu sa znatno manjim kapacitetima za prevoz putnika nego navedene zemlje sem Mađarske.

Prevoz putnika železnicom u našoj zemlji vrši se pretežno putničkim vagonima sa malim brojem savremenih motornih vozila. Kakav je odnos između Jugoslovenskih železnica i železnica nekih evropskih zemalja u pogledu sastava vagonskog parka za prevoz putnika vidi se iz sledeće tabele:

Red. broj	Zemlja	Sastav putničkog vagonskog parka			Napomena
		Broj putn. vagona	Br. motor. kola	Br. teret. kola u putn. saobraćaju	
1	Jugoslavija	3884	62	496	Podaci: Statistika UIC-a za 1958 g.
2	Austrija	3818	72	—	
3	Belgija	4621	644	—	
4	Čehoslovačka	8988	791	—	
5	Francuska	16570	1644	—	
6	Italija	9076	1233	—	
7	Mađarska	1556	—	—	
8	SR Nemačka	25344	1565	—	
9	Poljska	—	—	—	

Ova tabela pokazuje da razvijenije zapadne zemlje raspolažu se velikim kapacitetima za prevoz putnika i brzo menjaju strukturu vagonskog parka modernizujući putnički saobraćaj uvođenjem motornih vozova i motornih kola.

Osnovne karakteristike vagonskog parka za prevoz putnika na Jugoslovenskim železnicama u tehničkom pogledu su: prestarelost nesposobnost za veće brzine i nedostatak savremenih uređaja kojima se povećava udobnost putovanja.

Prosečna starost putničkih vagona Jugoslovenskih železnica iznosi 37 godina. Propisani vek trajanja je 36 godina, što znači da su u proseku sva starija od propisanog veka, pri čemu ima 2269 odnosno 52% putničkih vagona starijih od 40 godina, a samo 744 odnosno 10% vagona mlađih od 10 godina. Posledica prestarelosti putničkog vagonskog parka jesu česti kvarovi i isključivanje vagona iz saobraćaja radi raznih opravaka, čime se još više umanjuju kapaciteti za prevoz putnika.

U 1955. godini prosečan procenat neispravnih kola iznosio je 26%, dok se ovaj procenat kod nekih evropskih železnica kreće između 7 i 17%.

Zastarelost konstrukcije putničkih vagona ogleda se u činjenici da se naš putnički park sastoji pretežno od vagona sa drvenom konstrukcijom sanduka. Od ukupnog broja putničkih vagona 63% su sa drvenom konstrukcijom a svega 37% sa metalnom.

Posledica ovakvog stanja putničkih vagona odražava se i na njihovu sposobnost za veće brzine. Samo 13% od ukupnog broja putničkih vagona može saobraćati brzinom od 100 km/h, 40% brzinom od 80—100 km/h, dok je 47% vagona sposobno za brzine od 30—80 km/h.

Zbog ovako ograničene sposobnosti putničkih vagona u pogledu većih brzina, naše železnice nemaju dovoljan broj vagona sposobnih za saorbaćaj u ekspresnim međunarodnim vozovima što dovodi Jugoslovenske železnice do velikih teškoća i deviznih izdataka pri izvršenju obaveze iz međunarodnog saobraćaja.

Pretežan broj naših putničkih vagona nije opremljen sa savremenim uređajima kojima se povećava udobnost putovanja kao što su naprimer: osvetlenje, čistoća, zagrevanje, uređaji za obaveštenja putnicima, bifeji i dr.

Naše železnice u posleratnom periodu koriste za prevoz putnika, a naročito u lokalnom saobraćaju veliki broj zatvorenih teretnih vagona. Broj teretnih vagona u putničkom saobraćaju po direkcijama JŽ odnosno narodnim republikama daje se u sledećoj tabeli:

Red. broj	Direkcija JŽ	Ukupan broj vagona u prevozu putnika	Broj teretnih vagona	% teretnih vagona	Napomena
1	Beograd	1184	138	17,5	Podaci: Statistika JŽ za 1957 g.
2	Novi Sad	486	43	8,8	
3	Zagreb	1170	125	10,7	
4	Ljubljana	661	50	7,6	
5	Sarajevo	756	111	14,7	
6	Skopje	211	29	13,7	

Iz izloženog o stanju putničkog vagonskog parka na kraju 1956. godine vidi se da Jugoslovenske železnice nisu raspolagale sa dovoljnim brojem putničkih vagona.

Zbog manjka putničkih vagona, prevoz putnika obavljao se znatnim brojem zatvorenih teretnih vagona.

Vagonski park za prevoz putnika je zastareo, nesavremen po tehničkoj konstrukciji i uređajima i malim brojem vagona sposobnih za velike brzine u međunarodnom saobraćaju. Mali je broj motornih vozova u putničkom saobraćaju.

Nameće se zaključak o neophodnosti ubrzanja nabavke putničkih vagona i modernizacije putničkog saobraćaja brojnijim uvođenjem u vagonski park za prevoz putnika motornih vozova i motornih kola.

4. Teretni vagoni

Jugoslovenske železnice raspolagale su 1938. godine sa 53.702 teretna vagona.

U II svetskom ratu uništeno je ili oštećeno 90% teretnog vagonskog parka.

U periodu do kraja 1956. godine obnovom kao i nabavkom novih i starih vagona povećan je teretni vagonski park na 68.221 vagon, što u odnosu na 1938. godinu predstavlja povećanje od 27%.

U posleratnom periodu Jugoslovenske železnice nisu raspolagale sa dovoljnim brojem teretnih vagona. Broj teretnih vagona u odnosu na dužinu mreže pruga kod Jugoslovenskih železnica i železnica nekih evropskih zemalja vidi se iz sledeće tabele:

Red. broj	Zemlja	Broj vagona na 1 km	Indeks	Napomena
1	Jugoslavija	5,8	100	Podaci: Statistika UIC-a za 1958 g.
2	Austrija	5,2	90	
3	Belgija	14,9	244	
4	Čehoslovačka	—	—	
5	Francuska	8,3	142	
6	Italija	6,7	116	
7	Mađarska	—	—	
8	SR Nemačka	8,5	145	
9	Poljska	—	—	

Ova tabela pokazuje da Jugoslovenske železnice, izuzev Austrije, imaju manji broj vagona nego železnice navedenih zemalja.

Struktura teretnog vagonskog parka ne odgovara strukturi prevoza robe železnicom u proteklom periodu. Naša privreda zahtevala je znatno više otvorenih teretnih vagona nego što ih je bilo u parku Jugoslovenskih železnica. Pored nedovoljnog broja otvorenih teretnih vagona u vagonskom parku nije bilo dovoljno specijalnih vagona. Naročito je bio izrazit manjak kola hladnjača, kola brodnjača, kola za prevoz voća i povrća, kola za prevoz kabastih pošiljaka, raznih vrsta kola za izvoz sposobnih za međunarodni saobraćaj.

Osnovne odlike teretnog vagonskog parka Jugoslovenskih železnica su zastarelost, mala tovarna nosivost i nesposobnost za veće brzine vozova.

Prosečna starost teretnih vagona Jugoslovenskih železnica iznosi 35 godina, dok je vek trajanja teretnih vagona propisan na 36 godina. Od ukupnog broja teretnih vagona ima 33.239 odnosno 49% starijih od 40 godina a samo 1.392 odnosno 3% mlađih od 10 godina.

Prosečna tovarna nosivost jednog teretnog vagona Jugoslovenskih železnica iznosi 16,7 tona, što je u odnosu na nosivost vagona nekih evropskih železnica znatno nepovoljnije. Ovo se vidi iz sledeće tabele:

Red. broj	Zemlja	Nosivost u tonama	Indeks	Napomena
1	Jugoslavija	16,7	100	Podaci: Statistika UIC-a za 1958 g.
2	Austrija	19,8	119	
3	Belgija	21,1	126	
4	Čehoslovačka	—	—	
5	Francuska	21,2	127	
6	Italija	19,7	118	
7	Mađarska	—	—	
8	SR Nemačka	21,4	128	
9	Poljska	—	—	

Ovo upoređenje pokazuje nesavremenost i nisku efikasnost teretnog vagonskog parka Jugoslovenskih železnica.

Zbog ovako nepovoljne starosne strukture teretni vagonski park Jugoslovenskih železnica pretežnim delom nije sposoban za međunarodni saobraćaj u vozovima velikih brzina, što ograničava upotrebu naših vagona na stranim prugama.

Analiza stanja teretnog vagonskog parka na kraju 1956. godine, kratko sumirana, svodi se na ocenu da Jugoslovenske železnice nisu raspolagale sa dovoljno teretnih vagona, što je bilo naročito izrazito kod specijalnih vagona.

Struktura vagonskog parka nije odgovarala potrebama privrede.

Vagonski park je zastareo. Nema dovoljno vozila za međunarodni saobraćaj. Zbog toga treba intenzivno nabavljati nove teretne vagone savremenih konstrukcija.

5. SS postrojenja i TT veze

U procesu železničkog saobraćaja važnu ulogu imaju signalno-sigurnosna postrojenja i telefonsko-telegrafske veze.

Signalno-sigurnosna postrojenja službe bezbednosti saobraćaja i regulisanju hoda vozova. Ovde spadaju: stalni signali na pruzi, sredstva za obezbeđenje uzastopnog saobraćaja vozova, sredstva za zaštitu putnih prelaza, uređaji za rad manevre u ranžirnim stanicama i drugo.

Sredstva telegrafsko-telefonskih veza služe obezbeđenju brzog i nesmetanog sporazumevanja pri regulisanju hoda vozova (telefonsko-telegrafski aparati, teleprinteri i UKT veze).

Naše železnice su nedovoljno opremljene sa pobrojanim postrojenjima, a postojeća postrojenja su zastarela i ne odgovaraju uslovima savremenog i bezbednog saobraćaja. Pored ostalih razloga, stanje ovih uređaja na našim prugama takođe ograničava uvođenje većih brzina vozova i bolje korišćenje kapaciteta pruge i voznih sredstava.

Posle II svetskog rata železničke uprave razvijenih zemalja Evrope, izvršile su modernizaciju svojih pruga, uvođenjem najsavremenijih SS postrojenja i TT veza i time stvorile uslove za intenzivniji i bezbedniji saobraćaj.

Dok naše železnice nemaju uopšte uveden automatski blok-sistem radi automatskog osiguranja bezbednosti saobraćaja vozova, dotle su u 1956. godini taj sistem imale železnice u S. R. Nemačkoj uveden na 53,8% ukupne mreže, u Belgiji na svim prugama, a u Francuskoj na 39,5% celokupne mreže.

Na našim železnicama su još pretežno i danas u primeni stari mehanički signali (semafori). Većina železnica razvijenijih evropskih zemalja prešla je na svetlosne signale, koji svojom boljom vidljivošću omogućavaju uvođenje većih brzina.

Na našim prugama je mali broj stanica u kojima je uspostavljena mehanička zavisnost signala i skretnica. Na 25% naših pruga, preko kojih se odvija preko 75% celokupnog prevoza, ima svega 1/4 stanica u kojima postoji ova međusobna zavisnost. U većini železnica Evrope to je potpuno sprovedeno na svim glavnim prugama.

Nedovoljna opremljenost naših pruga SS i TT uređajima umanjuje stepen bezbednosti saobraćaja.

Isto tako zaostajemo za nizom evropskih železnica i u sredstvima telekomunikacije. Po 1 km pruge kod nas ima svega 6 km telefonsko-telegrafskih linija, dok je prosek evropskih železnica oko 15 km.

Kod nas je svega 300 km pruge sa kabliranim vezama, u S. R. Nemačkoj 8000 km, a švajcarske i austriske železnice imaju potpuno kablirane veze.

Nemačke železnice su već 1952. godine potpuno zamenile Morzeove telegrafske aparate registrofonima i teleprinterima, a kod naših železnica je Morzeov aparat osnovni vid telegrafske opreme.

Isto tako automatizacija telefonskih veza je izvršena u S. R. Nemačkoj i u Švajcarskoj 100%, a kod nas samo 4%.

Iz ovog kratkog pregleda stanja SS postrojenja i TT uređaja na prugama Jugoslovenskih železnica na kraju 1956. godine vidi se da su u pogledu ovih uređaja naše železnice veoma zaostale.

Ovi uređaji naročito su značajni za povećanje prevozne i propusne moći pruga i bezbednost saobraćaja, zbog čega im sve železničke uprave pridaju veliku važnost.

Potrebno je opremiti savremenim SS postrojenjima i TT uređajima najpre naše glavne pruge a ostale pruge u onoj meri ukoliko to zahteva porast obima prevoza i gustina saobraćaja.

6. Ostali kapaciteti

Korišćenje ostalih kapaciteta železničkog saobraćaja uslovljeno je postrojenjem staničnih i ložioničkih zgrada, magacinskog prostora, utovarnih rampi, pristupnih puteva, vaga, sredstava za mehanizaciju utovara, pretovara i istovara kao i ostale opreme.

Iako Jugoslovenske železice raspolažu ovim kapacitetima, njihov nedovoljan broj i zastarelost predstavlja ozbiljan problem. Ovo ima odraza na mogućnost železnice da pruži privredi i putnicima potrebne usluge pri prevozu.

Ovi kapaciteti su bili u velikoj meri oštećeni za vreme II svetskog rata. Do kraja 1956. godine uglavnom su obnovljeni.

Pošto je obim saobraćaja u posleratnom periodu skoro utrostručen, nedovoljnost ovih kapaciteta izaziva velike teškoće u radu.

Veći broj železničkih staničnih zgrada, magacina, tovarnih rampi i ložionica zahteva rekonstrukciju. Pojačani putnički saobraćaj zahteva odgovarajuću opremu za čišćenje i negu putničkih vozova. Ovo se postiže izgradnjom posebnih tzv. tehničkih stanica kojih naše železnice nemaju.

Utovar i istovar u železničkim stanicama vrši se sa primitivnim sredstvima bez mehanizacije.

Uređaji za snabdevanje lokomotiva ne postoje u većini ložionica, već se snabdevanje uglavnom vrši ručno.

Pretovarne stanice ne raspolažu dovoljnom mehanizacijom, što izaziva dugo zadržavanje pošiljaka na pretovaru.

Sve ovo otežava rad železnice, iziskuje angažovanje veće radne snage i poskupljuje troškove eksploatacije.

U posleratnom periodu Jugoslovenske železnice zapostavile su tzv. ostale kapacitete. Ovo se negativno odrazilo na organizaciju prevoza i troškove železnice.

Ovim kapacitetima železnice treba da posvete odgovarajuću pažnju pošto su oni sastavni deo ukupnih transportnih kapaciteta železnice.

7. Kapaciteti za održavanje pruge

Održavanje pruga i pružnih postrojenja vrši se po tehničkim propisima koji predviđaju vreme opravaka i uslove kojima treba da odgovara pruga u saobraćaju.

Za održavanje pruge i pružnih postrojenja i nadzor nad njihovom tehničkom ispravnošću na železnici postoji specijalizovana organizacija sastavljena od 56 posebnih namenskih preduzeća za održavanje pruga, u kojima je zaposleno oko 30.000 radnika.

Održavanje pruga u posleratnom periodu vršeno je na način i sa sredstvima kako se to radilo i do rata, ručno i krajnje primitivno.

Sistem održavanja pruga i zamena dotrajalih delova vršena je na način koji je znatno zaostajao iza metoda primenjenih

kod železnica razvijenih zemalja. Posledice ovakvog metoda održavanja pruga na našim železnicama bile su: angažovanje velikog broja radne snage, niska produktivnost rada, slab kvalitet radova, skupo održavanje, sporo poboljšanje opšteg tehničkog nivoa osposobljavanjem za veći osovinski pritisak i veće brzine vozova.

Prelaskom železnice na radničko samoupravljanje pristupilo se izmeni sistema održavanja pruga. Počelo se sa savremenim uvođenjem sistema, koji se primenjuje kod železnica razvijenijih zemalja.

Ovaj sistem zasniva se na širokoj primeni sitne i krupne mehanizacije u procesu održavanja pruge. Za primenu ovog sistema potreban je takođe znatno veći broj kvalifikovanog kadra — radnika, poslovođa, tehničara i inženjera.

Pored ova dva elementa za savremeni sistem održavanja pruga nužno je obezbeđenje normalnog snabdevanja železnice sa šinama, pragovima, kolosečnim priborom, skretnicama i drugim materijalom.

Posle donošenja odluke o izmeni sistema održavanja pruga, doneti su novi tehnički propisi, započeta je nabavka mehanizacije, obuka kadrova i sprovedena potrebna izmena u samoj organizaciji službe održavanja pruge u celini.

Pošto se radi o složenom procesu koga je moguće sprovesti u jednom dužem periodu vremena, potrebno je u daljem razvitku omogućiti njegovo dosledno sprovođenje.

Iz navedene analize proizilazi sledeća opšta ocena: održavanje naših pruga u periodu do 1956. godine bilo je primitivno, skupo i nedovoljno efikasno.

U ovom periodu tek je započeta izmena sistema održavanja i priprema za primenu modernog sistema zasnovanog na upotrebi mehanizacije, te će biti potrebno ovaj proces nastaviti bržim tempom.

8. Kapaciteti za održavanje voznih sredstava

Održavanje voznih sredstava vrši se po tehničkim propisima koji predviđaju vrste, rokove i obim radova na održavanju voznih sredstava.

Kapaciteti za održavanje od kojih zavisi ispravnost voznih sredstava uslovljavaju prevozne kapacitete železnice. Zbog toga

se razvoj kapaciteta za održavanje mora prilagođavati veličini i vrstama voznih sredstava železnice.

Posleratni razvoj kapaciteta za održavanje voznih sredstava nije bio uvek usklađen sa potrebama. Zbog toga su mnoga vozna sredstva čekala na opravku, dok je istovremeno privreda bila nepodmirena sa kolima. Broj teretnih vagona koji čekaju opravku bio je u proteklom periodu nenormalno velik i iznosio je u 1954 godini oko 16.000 vagona.

Kapaciteti za održavanje voznih sredstava nalaze se delom u sastavu železnice (namenska preduzeća za opravku vagona i lokomotiva), a delimično u industriji (bivše glavne železničke radionice).

Kapaciteti za održavanje voznih sredstava u sastavu železnice opremljeni su za obavljanje tekućeg održavanja vozila. Zbog velikog zaostajanja neopravljenih vozila ovi kapaciteti preuzeli su i lakše investicione opravke teretnih vagona i lokomotiva.

Kapaciteti u industriji izdvojeni su iz sastava železnice 1952 godine. Oni obavljaju investiciono održavanje voznih sredstava. Kapaciteti ovih radionica su nedovoljni i nisu u stanju da obuhvate sva vozna sredstva.

Kretanje broja opravaka pojedinih vrsta vozila vidi se iz sledeće tabele:

	(Prema podacima završnih računa GDJŽ)			
	1953	1954	1955	1956
Lokomotive — svega	1.327	1.428	1.545	1.657
a) u industriji	596	649	734	858
b) u železnici	731	779	811	779
Putnički vagoni — svega	2.477	2.624	2.766	2.829
a) u industriji	2.331	2.417	2.604	2.677
b) u železnici	146	207	162	152
Teretni vagoni — svega	16.665	17.868	21.216	22.456
a) u industriji	8.500	9.890	11.804	13.691
b) u železnici	8.165	7.987	9.412	8.765

Iz ove tabele se vidi da broj opravaka voznih sredstava raste. Ovaj porast je osetan u 1955 godini, kada su preduzete posebne mere za likvidaciju velikog broja neispravnih vagona, koji su čekali na opravku. Iste godine Savezno izvršno veće je donelo odluku da se iz amortizacije železnice dodeli preduzećima u industriji zajam od 1.048 miliona dinara radi otklanjanja uskih grla i povećanja kapaciteta u preduzećima koja vrše opravke voznih sredstava van zajednice Jugoslovenskih železnica. Osim toga, Savezno izvršno veće je donelo odluku o regulisanju odnosa između železnice i ovih preduzeća u pogledu angažovanja kapaciteta i utvrđivanja cena opravaka. I pored toga industrija nije preuzela sve investicione opravke voznih sredstava da bi se kapaciteti na železnici oslobodili investicionih opravaka i orijentisali na tekuće održavanje, što pretstavlja njihov osnovni zadatak za koji su i opremljeni.

Ovo razgraničenje u održavanju voznih sredstava između industrije i železničkih kapaciteta, nije izvršeno ni do danas.

Železnički kapaciteti opravljaju veliki broj lokomotiva (u 1956 godini 779) i teretnih vagona (u 1956 godini 8.765) što u norma časovima pretstavlja preko 20% ukupnog investicionog održavanja.

Kapacitete za tekuće održavanje voznih sredstava karakteriše usitnjenost, slaba opremljenost mašinama, primitivnost u radu, niska produktivnost, što se sve odražava u visokim troškovima opravaka.

Karakteristike kapaciteta u industriji su sledeće: kapaciteti su nedovoljni da obezbede investiciono održavanje postojećih voznih sredstava železnice, oni su nedovoljno opremljeni savremenim mašinama i uređajima, vozna sredstva se u njima dugo zadržavaju na opravkama. U sledećoj tabeli radi primera, navodimo za neka preduzeća zadržavanje pojedinih vrsta vozila u opravkama:

Red. broj	Vozna sredstva	Prosečno zadržavanje u danima	Napomena
1	Parne lokomotive	od 47 do 65	Statistika JŽ za 1958 g.
2	Putnički vagoni	od 30 do 72	
3	Teretni vagoni	od 18 do 19	

Kvalitet opravaka još uvek nije zadovoljavajući, opravke su relativno skupe.

Primera radi navodimo kretanje prosečnog koštanja opravaka zadnjih nekoliko godina u preduzećima industrije:

Red. broj	Vozna sredstva	1953	1954	1955	1956
1	Lokomotive u 1000 din.	5.681	6.501	6.845	7.672
2	Putnička kola u 1000 din.	1.121	1.171	1.324	1.186
3	Teretna kola u 1000 din.	387	411	543	602

Podaci iz završnih računa GDJŽ

Ovako stanje kapaciteta prouzrokovano je nizom uzroka a pre svega sistemom ugovaranja opravaka između železnice i ovih fabrika. To je ustvari jedan administrativni sistem koji fabrike stimulira na postizanje što više norma časova, a ne na kvalitetnu opravku što većeg broja kola i lokomotiva, za što kraće vreme i sa što manjim troškovima. Ovaj sistem treba što pre zameniti uvođenjem načina ugovaranja po komadu i vrsti opravke koji odgovara odnosima pri ugovaranju između ostalih preduzeća u našoj privredi.

Izložena analiza ukazuje na problem kapaciteta za održavanje voznih sredstava.

Porast obima prevoza koji uslovljava potrebu znatnijeg povećanja broja vozila, kao i uvođenje na našim železnicama novih tipova vozila, dizel i električnih lokomotiva, šinobusa, motornih vozova i sl. zaoštrava problem stvaranja kapaciteta za održavanje voznih sredstava, a naročito novih tipova. Zbog toga je nužno da se preduzmu odgovarajuće mere za njihovo povećanje i usklađivanje sa stvarnim potrebama koje će sve više rasti ukoliko se ubrzava proces modernizacije železnica. Poseban problem je izgradnja kapaciteta za održavanje dizel i električnih lokomotiva, i motornih vozila koja se već uvode u saobraćaj. Ovim problemima industrija u proteklom periodu nije poklonila pažnju koju po svojoj važnosti zaslužuje, te ih zato treba hitno rešavati.

Isto tako treba izučiti problem ugovaranja opravaka voznih sredstava između železnice i industrije i preći sa administrativnog na ekonomski sistem, što je bitan uslov za uspešno otklanjanje teškoća u razvitku ovih kapaciteta.

B. Obim i kvalitet prevoza

Železnica obavlja prevoz putnika i robe u unutrašnjem i međunarodnom saobraćaju.

Ukupan prevoz pokazuje u posleratnom periodu tendenciju stalnog porasta, što je uslovljeno brzim privrednim razvitkom zemlje, povećanjem spoljno-trgovinske robne razmene i povećanjem standarda stanovništva.

U daljem izlaganju daje se poseban prikaz prevoza robe, prevoza putnika i tranzita.

1. Prevoz robe

Jugoslovenske železnice ostvaruju prevoz robe prikazan u sledećoj tabeli:

Godina	Miliona tona	Indeks	Miliona pkm	Indeks	Napomena
1938	20,7	100	4.243	100	Podaci: Statistika JŽ za 1958 g.
1947	26,8	129	5.516	130	
1952	37,9	183	9.078	213	
1956	52,1	251	12.063	284	

Iz ove tabele vidi se da je prevoz u odnosu na 1938 godinu povećan u 1947 godini za 29%, u 1952 za 83% a u 1956 godini za 2,5 puta.

Ovaj porast prevoza robe praćen je porastom kapaciteta teretnih vagona i lokomotiva koji se prikazuju sledećom tabelom:

Godina	Broj teretnih vagona	Indeks	Broj lokomotiva	Indeks	Napomena
1938	53.702	100	2.309	100	Podaci: Statistika JŽ za 1958 g.
1947	46.310	86	2.115	91	
1952	64.644	120	2.368	102	
1956	68.221	127	2.257	97	

Ova tabela pokazuje da brzo povećanje obima prevoza robe nije praćeno odgovarajućim povećanjem broja teretnih vagona i lokomotiva.

Zaostajanje razvoja kapaciteta za prevoz robe imalo je za posledicu nepodmirenje potreba za prevozima. Ovo nepodmirenje karakteriše čitav posleratni period. Ono je naročito izrazito u drugoj polovini godine i dobija svoju najoštriju formu u mesecima maksimalnog prevoza (septembru, oktobru i novembru). Generalna direkcija JŽ evidentirala je u jesenjim mesecima 1956. godine dnevno nepodmirenje zahteva privrede u iznosu od 3.000 — 6.000 vagona. Dnevno evidentirano nepodmirenje pokazuje oko 70% zakašnjenog podmirenja, a oko 30% stvarno neizvršenih prevoza, što znači da je u ovoj godini bilo u jesenjoj sezoni prevoza stvarno nepodmirenje privrede za oko 1.000 — 2.000 vagona. Ovo se negativno odrazilo na našu privredu izazivajući usporavanje opšte privredne aktivnosti, razne teškoće i gubitke u poslovanju privrednih organizacija.

Pošto nije bilo moguće ostvariti povećanje kapaciteta teretnih vagona i lokomotiva, železnica je usmerila napore na maksimalno korišćenje unutrašnjih rezervi radi postizanja što većeg stepena zadovoljenja potreba privrede.

Ubrzana je cirkulacija kola od jednog utovara do drugog (obrt kola). Dok je ovo vreme iznosilo 1938 godine 6,01 dana, u 1956. godini ono je svedeno na 3,96 dana.

Poboljšano je korišćenje tovarne nosivosti kola. Dok je u 1938 godini prosečno svaki vagon tovaren sa 11,4 tone, u 1956 godini tovareno je sa 13,4 tona.

Organizacija prevoza poboljšana je i prilagođena vrsti voza i prirodi robe. Uvedeni su brzo-teretni vozovi za prevoz voća i povrća do velikih potrošačkih centara, specijalni brzi vozovi za izvoz, specijalni vozovi za obsluživanje proizvođača velikih količina masovnih roba (rude ugalj, šljunak, repa, drvo, veštačko gnojivo, proizvodi metalurgije, nafta itd.).

Uveden je rad na istovaru i utovaru teretnih vagona u dane nedelje i narodnih praznika.

Da bi bilo što više teretnih vagona na raspolaganje privredi, otstupilo se od propisa da se teretni vagoni moraju slati u opravku svake treće godine i ovaj rok je produžen na svaku četvrtu. Vagonski park koji je dobijen na ovaj način iznosio je oko 10.180 vagona, što je znatno doprinelo privrednoj aktivnosti zemlje.

Potrebe za prevozima bile su toliko velike da smo morali od neispravnih kola, koja su čekala na opravku, formirati po-

sebne vozove za prevoz masovnih roba, kao naprimer: repe, šljunka, peska, i drugih građevinskih materijala.

U pojedinim godinama za određene vrste roba, a naročito za izvoz pozajmljivana su kola drugih evropskih železnica radi ispomoći u prevozu.

Prilikom pojave masovnih prevoza (uvoza uglja, žita, đubriva i sl.) na određenim pravcima , vršena je koncentracija kolskog parka radi omogućenja efikasnog prevoza.

Za prekoračenje roka određenog za prevoz pojedinih roba uvedeno je plaćanje penala železnice korisnicima transporta, a za prekoračenje roka utovara i istovara uvedeno je plaćanje penala privrednih preduzeća železnici.

Ove i druge mere nisu bile dovoljne da nadoknade nedovoljan broj vagona, te su pojedina veća privredna preduzeća uviđajući ovo stanje počela da kupuju vagone za sopstvene prevoze, a naročito vagone specijalnih (za rudu, naftu, vino, kiseline i sl.), što treba da čine obuduće još više.

Sve ove mere, kako one koje je primenjivala železnica, tako i one koje je primenjivala privreda, nisu otklonile teškoće privrede sa transportom. Ove teškoće naročito su došle do izražaja u izvozu pojedinih vrsta robe kao naprimer: izvoz voća i povrća za zapadna tržišta, izvoz mesa i mesnatih proizvoda, izvoz za Englesku, izvoz kukuruza direktno preko luka, izvoz pirita, boksita itd.

U unutrašnjem prevozu teškoće su došle do izražaja naročito kod masovnih prevoza u jesenoj sezoni, razvoz žitarica iz Vojvodine i drugih žitorodnih oblasti, prevoz repe, snabdevanje velikih gradova i industrije gorivom (ugalj i drvo), dovoz poljoprivrednih proizvoda do najbližih potrošačkih centara, snabdevanje pojedinih područja zemlje obsluženih uzanom mrežom pruga itd.

Dalja karakteristika našeg prevoza robe je primitivnost u manipulaciji sa robom kako pri prijemu, prevozu, tako i pri istovaru i dostavi primaocu, koja nastaje zbog nemanja mehanizacije za manipulaciju sa robom, kao i zbog nedovoljno pažljivog odnosa radnika prema robi, ambalaži itd. Sva manipulacija obavlja se pretežno ručnom snagom što izaziva znatno oštećenje roba, a sem toga usporava manipulaciju i povećava troškove prevoza. Ovo naročito dolazi do izražaja u pretovarnim stanicama na kojima se roba relativno najviše oštećuje i najduže zadržava, s obzirom na to da na našoj mreži postoje 22

pretovarne stanice na kojima se pretovari godišnje 4,407.000 tona robe (podaci 1958 g.).

Posledica napred izloženog stepena podmirenja privrede u prevozima, kako po obimu, tako i po kvalitetu, ogledaju se u znatnim smetnjama koje imaju pojedine grane privrede i preduzeća naročito u jesenjem periodu. Poznato je da železnica u drugoj polovini godine ne podmiruje prevoze građevinskog materijala što izaziva znatne poteškoće građevinarstvu. Neka preduzeća za proizvodnju građevinskog materijala obustavljaju rad, druga šalju radnike na neplaćeno otsustvu i sl. Pojedine smene u rudnicima uglja čekaju na radnom mestu ili se vraćaju kući, jer ne mogu proizvoditi zbog nedostataka vagona za transport proizvedenog uglja. Znatne su teškoće u obezbeđenju radnika za prevoze preduzeća za izvoz i uvoz, poljoprivrednih organizacija itd.

Sve ove teškoće dovode do ograničavanja privredne aktivnosti i nanose štetu pojedinim privrednim organizacijama i našoj privredi u celini.

U celini posmatrano prevoz robe i podmirenje potreba privrede do 1956 godine pokazuju, da železnica nije bila u stanju da zadovolji potrebe za prevozima ni po količini ni po kvalitetu prevoza usled znatnog bržeg porasta potreba za prevozima od porasta kapaciteta železnice.

Ovakve disproporcije između porasta obima potreba za prevozom i transportnih kapaciteta uslovljavale su nepodmirenje privrede u prevozu i nanelo znatne štete našoj privredi.«

Posmatrajući prevoz putnika u periodu do kraja 1956 godine može se oceniti da iako je rastao iz godine u godinu on nije odgovarao potrebama i nije pružao odgovarajuću udobnost putnicima.

2. Prevoz putnika

Jugoslovenske železnice ostvaruju prevoz putnika kako je prikazano u sledećoj tabeli:

Godina	Miliona putnika	Indeks	Miliona pkm	Indeks	Napomena
1938	56,1	100	3.016	100	Podaci: Statistika
1947	111,3	198	5.129	170	JŽ za 1958 g.
1952	104,2	185	4.815	159	
1956	159,3	283	7.314	242	

Ova tabela pokazuje da je broj prevezenih putnika u 1947. godini porastao u odnosu na 1938. godinu za blizu 1,93 puta a u 1956. godini za 2,83 puta.

Ovakav tempo porasta prevoza putnika praćen je porastom kapaciteta putničkih vagona koji se prikazuje sledećom tabelom:

Godina	Broj putničkih vagona	Indeks	Napomena
1938	3.644	100	Podaci: Statistika
1947	2.732	74	JŽ za 1958 g.
1952	3.934	107	
1956	3.946	108	

Ova tabela pokazuje da povećanje kapaciteta za prevoz putnika ne prati porast putničkog saobraćaja. Posledica ovog raskoraka ogleda se u vrlo niskom nivou udobnosti i kulturnosti prevoza putnika. Ovo naročito dolazi do izražaja u drugoj polovini godine, a posebno u sezoni godišnjih odmora.

Iako se konstatuje stalno povećanje broja putovanja na glavu stanovnika u posleratnom periodu koje u 1952. godini iznosi 7,8 a u 1956. godini 10,0 još uvek je broj putovanja železnicom kod nas relativno nizak. Daje se upoređenje sa nekim evropskim zemljama u 1956. godini u sledećoj tabeli:

Redni broj	Zemlja	Broj putovanja na glavu stanovnika	Indeks	Napomena
1	Jugoslavija	10	100	Podaci: Statistički
2	Austrija	24	240	godišnjak evropske
3	Belgija	25	250	ekonomske komi-
4	Čehoslovačka	40	400	sije OUN za 1958
5	Francuska	12	120	god.
6	Italija	11	110	
7	Mađarska	34	340	
8	SR Nemačka	56	560	
9	Poljska	33	330	

S obizrom na brzi opšti privredni razvitak naše zemlje koji je praćen visokim porastom standarda stanovništva, može se oceniti da će potreba za putovanjima brže rasti u narednim godinama.

Pored toga izgradnja novih turističkih kapaciteta i komunikacija u područjima zemlje turističkog karaktera dovešće znatno veći broj putnika, pored ostalih grana saobraćaja, i na železnicu u narednim godinama.

Ova oba faktora postavljaju nove zadatke i zahteve putničkom saobraćaju na železnici.

Poseban problem predstavlja u našim uslovima prigradski saobraćaj, zbog njegovog karaktera. Radi se o prevozu velikog broja putnika u veoma kratkom vremenu: jutarnji časovi; dolazak radnika i službenika na rad, đaka u škole, sitnih poljoprivrednih proizvođača na tržište; rani popodnevni časovi, povratak ovih kategorija putnika svojim kućama. Ovaj saobraćaj postavlja posebne zahteve železnici: velike kapacitete za prevoz kao i izvanrednu redovitost saobraćaja.

Naše železnice ovaj problem ne rešavaju efikasno ni po broju vozova, ni po kapacitetu sa kojim raspolažu, ni po urednosti i redovitosti ovih vozova. Naročito se teško odražava na kvalitet ovog prevoza to, što su vozovi za prigradski saobraćaj pretežno sastavljeni od teretnih vagona, koji su, u izvesnoj meri, adaptirani za prevoz putnika. Prevoz putnika u ovim vagonima krajnje je neudoban. Postavlja se u najozbiljnijoj formi zahtev za njihovim isključenjem iz putničkog saobraćaja.

Zbog sve većeg priliva stanovništva sa sela u grad, razvoja industrije, proširenja sistema narodnog prosvećivanja, podizanja standarda stanovništva i sistema socijalnog osiguranja, u narednim godinama sve više će rasti potreba za lokalnim prigradskim prevozima te će se ovaj problem zaoštravati još više.

Poslednjih nekoliko godina železnica počinje da popravlja stanje prigradskog saobraćaja uvođenjem većeg broja vozova, upotrebom šinobusa i nekim merama organizacionog karaktera. Smatra se da same privredne organizacije čiji radnici dolaze iz bližeg ili daljeg prigradskog područja nisu pokazale dovoljno inicijative za rešavanje ovoga problema organizovanjem sopstvenog autobuskog parka za prevoz radnika, sklapanjem aranžmana sa preduzećima drumskog saobraćaja, nabavkom sopstvenih šinobusa i sporazumom sa JŽ o njihovom saobraćaju itd.

Prevoz putnika u našim uslovima po kvalitetu ne prati opšti napredak naše zemlje. To se ogleda, pre svega, u broju prevezenih putnika na jednu osovinu putničkih kola, što se prikazuje u sledećoj tabeli odnosa Jugoslavije i nekih drugih zemalja.

Redni broj	Zemlja	Broj putnika na 1 osovinu	Indeks	Napomena
1	Jugoslavija	10,3	100	Podaci: Statistika UIC-a za 1956 g.
2	Austrija	8,9	86	
3	Belgija	—	—	
4	Čehoslovačka	—	—	
5	Francuska	7,6	74	
6	Italija	8,0	78	
7	Mađarska	—	—	
8	SR Nemačka	7,1	69	
9	Poljska	—	—	

Iz ovog pregleda se vidi da Jugoslovenske železnice imaju najveći broj putnika po osovini, a to znači da su naši vozovi prenatrpani, preopterećeni i ne pružaju potrebne uslove udobnosti putovanja.

Ako se uporedi broj sedišta putničkih vagona sa brojem stanovnika zemlje, još jasnije se vidi nedovoljnost kapaciteta putničkog saobraćaja na našim železnicama. To upoređenje naše zemlje sa nekim evropskim zemljama u 1956. g. daje se u sledećoj tabeli:

Redni broj	Zemlja	Na 1000 stanovnika sedišta	Indeks	Napomena
1	Jugoslavija	12,2	100	Podaci: Statistika UIC-a za 1956 g.
2	Austrija	28,0	222	
3	Belgija	42,0	340	
4	Čehoslovačka	—	—	
5	Francuska	29,2	239	
6	Italija	13,1	107	
7	Mađarska	—	—	
8	SR Nemačka	26,8	220	
9	Poljska	—	—	

Ovo upoređenje pokazuje da naša zemlja u odnosu na broj raspoloživih sedišta, prema broju stanovnika, stoji od svih navedenih zemalja u znatno nepovoljnijem položaju.

Zbog nedovoljnog broja putničkih vagona Jugoslovenske železnice nisu u mogućnosti da uvedu broj vozova za prevoz putnika koji bi odgovarao stvarnim potrebama.

Ako uporedimo broj putničkih vozova na 1 km mreže železničkih pruga Jugoslavije i nekih drugih zemalja u 24 časa dobijamo odnose prikazane u sledećoj tabeli:

Redni broj	Zemlja	Broj vozova za 24 časa na 1 km	Indeks	Napomena
1	Jugoslavija	9	100	Podaci: Statistički godišnjak evropske ekonomske komisije OUN za 1958 god.
2	Austrija	20	222	
3	Belgija	36	400	
4	Čehoslovačka	23	255	
5	Francuska	14	155	
6	Italija	25	277	
7	Mađarska	12	133	
8	SR Nemačka	36	400	
9	Poljska	15	166	

Ovaj pregled pokazuje da Jugoslavija ima najmanji broj putničkih vozova na svojoj mreži pruga. U odnosu na Belgiju i S. R. Nemačku Jugoslavija ima 4 puta manju gustinu putničkih vozova na mreži.

Sastavni deo kulturnosti prevoza putnika jesu i razne druge usluge kojima železnica olakšava putovanje. Za ove svrhe služe kola za spavanje i ručavanje, stanične restoracije i čekaonice i oprema za razne druge usluge u stanicama, na peronu i u vozovima (obaveštenja, pokretne prodavnice, brijačnice, ekspres restorani, prodavnice štampe i dr.). I u ovom pogledu Jugoslovenske železnice su slabo napredovale u posleratnom periodu.

Posmatrajući prevoz putnika u periodu do kraja 1956. g. može se ceniti da iako je rastao iz godine u godinu on nije odgovarao potrebama i nije pružao odgovarajuću udobnost putnicima.

Ovo je posledica nerazvijenih i zastarelih kapaciteta za prevoz putnika.

Stanje putničkog saobraćaja železnica do te mere je teško i aktuelno da se hitno nameće problem njegovog efikasnog rešavanja.

Treba obezbediti uslove da se G kola što pre izbace iz putničkog saobraćaja.

3. Tranzit

Geografski položaj naše zemlje povoljan je za razvoj tranzitnih prevoza železnicom.

Glavni pravci tranzita preko naših pruga jesu prevozi poljoprivrednih proizvoda i južnog voća iz Grčke, Bugarske i Turske za zemlje Zapadne Evrope, prevozi stoke i proizvoda prehranbene industrije iz Rumunije za Italiju, prevozi industrijskih proizvoda građe i slično iz Mađarske, Austrije i jednog dela Čehoslovačke preko Rijeke i Trsta za prekomorske zemlje, a takođe prevozi sirovina i industrijskih proizvoda iz Zapadne Evrope za zemlje Balkana i Bliskog Istoka kao i tranzit sirovina i gotovih proizvoda iz prekomorskih zemalja preko luka Rijeke i Trsta za zemlje Srednje i Istočne Evrope.

Povećanje obima robne razmene u ovom delu sveta stvara opšte povoljne uslove za privlačenje sve većih količina robe za tranzit preko naših pruga.

Prirodni povoljni položaj naše zemlje za tranzit, Jugovenske železnice nisu u dosadašnjem periodu u punoj meri iskoristile. Prikaz kretanja tranzita preko naših pruga u posleratnom periodu daje se u sledećoj tabeli:

Godina	U 1000 tona robe u transportu	Indeks	U milionima rtkm	Indeks	Napomena
1938	1.613	100	456	100	Podaci: Statistika JŽ za 1958 g.
1947	166	10	66	14	
1952	945	58	244	53	
1956	2.759	171	810	177	
1957	2.342	145	776	170	
1958	2.113	130	712	156	

U posleratnom periodu tranzit pokazuje porast do 1956. g. Nivo predratnog tranzita preko naših pruga, dostignut je u 1955. g. najviši tranzit ostvaren je u 1956. g. a od tada sledi lagani pad tranzitnih prevoza koji još nije zaustavljen. Uzroci ovakvog kolebanja tranzita preko naših pruga bili su objektivne i subjektivne prirode:

— nedovoljna propusna moć pojedinih tranzitnih pruga kao naprimer pravci tranzita roba iz zemalja Srednje Evrope prema Rijeci, koja je dolazila naročito do izražaja u sezoni jesenjih pojačanih prevoženja;

— nerazvijenost kapaciteta naših luka;

— administrativno usmeravanje tranzitnih prevoza nekih zemalja dužim — okolnim putevima radi namernog izbegavanja tranzita preko Jugoslavije;

— delimična ekonomska preorijentacija u uvozu i izvozu nekih zemalja, koje su ranije koristile tranzitne pravce preko Jugoslavije;

— nedovoljna efikasna organizacija i nedovoljna koordinacija železnice i luka oko pridobijanja i izvršenja tranzitnih prevoženja;

— sam devizni sistem nije dovoljno stimulirao železnicu na borbu za povećanje tranzita.

Pošto se tranzitom ostvaruje devizni prihod pod relativno povoljnim uslovima jer su troškovi manji nego kod unutrašnjeg prevoza, trebalo bi u narednom periodu preduzeti mere za zaustavljanje opadanja tranzita i njegovo povećanje.

Najvažnije mere u ovoj oblasti bile bi: investicije u kapacitete železnice i luka, bolje organizovana akvizicija tranzita i stimulacija železnice i luka za povećanje tranzita.

Kratka sumarna ocena tranzitne politike u ovom periodu svodi se na konstataciju da su u proteklom periodu postojale realne mogućnosti većeg obima tranzita i da ove mogućnosti naše železnice iz razloga postojanja objektivnih teškoća i subjektivnih slabosti, nisu u punoj meri iskoristile.

C. Investiciona politika

Naša zemlja pretrpela je velika razaranja u II svetskom ratu. Po oslobođenju zemlje prišlo se najpre obnovi a zatim planskom razvitku i savlađivanju nasleđene zaostalosti.

Uslov za uspešnu obnovu zemlje bila je obnova razorenog saobraćaja, pre svega železničkog, radi omogućavanja povezivanja svih područja zemlje.

U ovom periodu izvršena je najpre provizorna obnova i uspostavljanje železničkog saobraćaja, zatim je nastavljena u jednom dužem periodu, zamena provizornih objekata — definitivnim i rekonstrukcija i proširenje kapaciteta železnice, koje je nametao dalji razvitak privrede zemlje.

Prvi Petogodišnji plan elektrifikacije i industrijalizacije zemlje od 1946.—1951. g. imao je u osnovi zadatak aktivizaciju prirodnih bogatstava zemlje, razvoj sirovinske baze, izgradnju energetskih objekata, razvoj bazične industrije. Jedan od preduslova ovoga razvitka bila je izgradnja novih pruga. Zbog toga se pristupilo građenju novih pruga uporedo sa obnovom postojećih.

Sa porastom proizvodnje povećali su se i zahtevi za proširenjem kapaciteta železnice i novim višim kvalitetom usluga. Njih je bilo moguće pružiti samo putem rekonstrukcije i proširenja kapaciteta železnice i njihovom modernizacijom.

Iz ovih uslova i okvira rezultirala je politika investicija na železnici u čijoj su osnovi bili sledeći momenti: brza obnova i uspostavljanje saobraćaja, postepena zamena provizornih objekata definitivnim, građenje novih pruga, postepena konstrukcija radi uklanjanja uskih grla u saobraćaju i najzad najnužnije proširenje kapaciteta i početak njihove modernizacije.

Na sprovođenju ove politike u periodu od 1947. do 1956. godine utrošena su ukupna investiciona sredstva u iznosu od 148.234 milijarde ili 14,8 milijardi prosečno godišnje po tekućim cenama.

Utrošak ovih investicionih sredstava po osnovnim grupama objekata prikazuje se u sledećoj tabeli:

Redni broj	Naimenovanje	Iznos investicionog ulaganja	%	Napomena
1	Ukupne investicije	148.234	100	Podaci: Statistika JŽ za 1958 g.
2	Građenje novih pruga	63.667	43	
3	Rekonstrukcija gornjeg stroja pruga i čvorova	46.572	31,5	
4	Nabavka vozila i opreme	17.574	11,8	
5	Ostali radovi	18.592	12,5	
6	Društveni standard	1.819	1,2	

Iz ove tabele se vidi da je težište ulaganja investicionih sredstava bilo u nove pruge osposobljavanje mreža postojećih pruga, da su investiciona ulaganja u vozna sredstva i ostale kapacitete bila relativno mala i da je rešavanje problema standarda železničara u ovom periodu skoro sasvim izostalo.

Izgrađena je nova pruga Brčko—Banovići dužine 89 km. To je bila prva velika akcija omladine. Ova pruga je omogućila eksploataciju rezerve uglja Banovićanskog bazena. Ona je građena samo kao šinska veza i njeno dovršenje nastavljeno je više godina posle predaje u javni saobraćaj.

Izgrađena je normalna pruga Šamac—Sarajevo dužine 242 km. To je bila druga velika omladinska akcija. Ona je omogućila izgradnju snažne industrije u dolini reke Bosne.

Izgrađena je pruga Doboj—Tuzla dužine 55 km radi omogućavanja razvoja industrije u Tuzlanskom industriskom bazenu.

Izgrađena je pruga Lupoglav—Stalije dužine 53 km radi proširenja eksploatacije uglja u bazenu Raša kao i opšteg razvoja ovog nerazvijenog područja.

Dovršene su pre rata počete pruge Kuršumlija—Priština dužine 71 km, Bihać—Knin dužine 112 km, početa izgradnja pruge Nikšić—Titograd, Breza—Vareš, Kučevo—Brodice.

Ukupno je izgrađeno i predato saobraćaju 1.300 km pruge normalnog koloseka.

Sredstva namenjena rekonstrukcijama pruge i čvorova upotrebljena su pretežnim delom za izgradnju kapaciteta čvorova i njihovo osposobljavanje za povećani saobraćaj, zatim za izgradnju rasporednih i ranžirnih stanica, na mreži i početak elektrifikacije železnica.

U ovom periodu početa je izgradnja ranžirne stanice Vinkovci i Doboj, a takođe pristupilo se elektrifikaciji pruge Postojna—Ljubljana i Rijeka—Srpske Moravice.

Od voznih sredstava do 1956. godine nabavljeno je iz raznih izvora 376 parnih lokomotiva, 9.972 teretna kola, 44 putnička kola i 10 šinobusa.

Iako su ova investiciona ulaganja dala rezultate u proširenju kapaciteta železnice i rešila odnosno ublažila određene probleme, ne može se reći da su ona bila ni približno dovoljna za rešenje velikih problema pred kojima su se našle naše železnice.

Politika investicija u ovom periodu bila je usmerena na provizornu obnovu i uspostavljanje železničkog saobraćaja, na investicionu izgradnju novih pruga, laganu zamenu provizornih objekata definitivnim i otklanjanje smetnji, tzv. uskih grla u železničkim kapacitetima. Nabavka novih voznih sredstava bila je neznatna prema našim stvarnim potrebama, a modernizaciji postojećih kapaciteta se nije pristupilo. Investicije u objekte standarda železničara bile su veoma nedovoljne i zapostavljene.

I dalje su ostali veoma krupni problemi u razvoju železnice čijem je rešavanju trebalo pristupiti u narednom periodu.

II DALJA REKONSTRUKCIJA I POČETAK MODERNIZACIJE JUGOSLOVENSKIH ŽELEZNICA U PERIODU OD 1957. DO 1961. GODINE

1. Osnovne postavke Petogodišnjeg plana razvitka u periodu 1957.—1961. godine

Na osnovu analize stanja i razvoja Jugoslovenskih železnica u periodu od 1945. do 1956. godine konstatuju se osnovne ocene i problemi koje treba rešavati u narednom periodu.

Nastavlja se brzi razvoj naše privrede, porast spoljno-trgovinske robne razmene i standarda stanovništva iz čega rezultira tendencija stalnog porasta obima prevoza železnicom.

Zbog disproporcije u potrebama za transportom i porastu kapaciteta železnice u proteklom periodu, privreda nije podmirivana ni po obimu ni po kvalitetu. Nizak kvalitet prevoza naročito je došao do izražaja u putničkom saobraćaju.

Kapaciteti Jugoslovenskih železnica nisu se razvijali u skladu sa potrebama u prevozu. Njihova opšta karakteristika jeste, ekonomska zastarelost, fizička istrošenost, nepovoljna struktura u odnosu na potrebe korisnika transporta, slaba opremljenost savremenih uređaja, primitivna organizacija održavanja kapaciteta itd.

Radnička biblioteka

Nedovoljna primena mehanizacije procesa rada na železnici.

Investiciona ulaganja ostvarena u ovom periodu postigla su ciljeve postavljene investicione politike: obnovu, izgradnju novih pruga i delimičnu rekonstrukciju i proširenje kapaciteta. Sredstva ulagana u ovom periodu nisu bila dovoljna da obezbede Jugoslovenskim železnicama razvitak kapaciteta u skladu sa razvojem naše privrede. Zbog toga u narednom periodu ulaganja u kapacitete Jugoslovenskih železnica treba znatnije povećati.

Pošto se u ovom periodu nije usklađivao nivo tarifa sa kretanjem cena na tržištu i porastom troškova prevoza na železnici, došlo je do deficitarnosti u poslovanju Jugoslovenskih železnica. Ovo je izazvalo ozbiljne teškoće u poslovanju železnice, te je zajednica sanirala poslovanje Jugoslovenskih železnica dotacijom i delimičnim povećanjem tarifa. Postavlja se problem reforme tarifa po nivou i sistemu radi obezbeđenja normalnog privrednog poslovanja Jugoslovenskih železnica.

Društveni plan privrednog razvoja za period od 1957. do 1961. godine predviđa nastavak politike brze industrijalizacije zemlje, povećanja proizvodnje, a naročito u oblasti poljoprivrede kao i porast standarda stanovništva.

U okviru ovakve opšte politike predviđeno je da saobraćaj obezbedi bržu i redovniju razmenu robe, da omogući znatnu investicionu izgradnju, kvalitetniji prevoz putnika i brži razvoj turizma.

Na osnovu ovakvog zadatka saobraćaja predviđeno je povećanje obima prevoza železnicom na 220 miliona putnika odnosno za 38% i 70 do 73 miliona tona robe odnosno 40,3% u 1961. godini prema 1956. godini. Tako povećani obim prevoza obezbeđuje se odgovarajućim proširenjem kapaciteta Jugoslovenskih železnica.

Izgradnja železničke pruge Resnik—Lajkovac, Titograd—Bar, Knin—Zadar, Metohija—Prizren, Vražogrnac—Bor i Brodica—Majdanpek u ukupnoj dužini od 310 kilometara.

Normalizacija železničkih pruga Sarajevo—Konjic, Kruševac—Kraljevo i Nikšić—Titograd u ukupnoj dužini od 170 kilometara.

Elektrifikacija pruge Rijeka—Srpske Moravice i Postojna—Ljubljana—Jesenice, u ukupnoj dužini od 220 kilometara.

Uvođenje dizel lokomotivske vuče na težim deonicama pruge.

Proširenje i modernizacija voznog parka nabavkom 10.666 teretnih vagona, 173 lokomotive, 610 putničkih vagona, 20 motornih vozova, 75 garnitura šinobusa, 30 kola za spavanje i ručavanje i drugo.

Delimična rekonstrukcija i proširenje železničkih čvorova: Beograd, Novi Sad, Sarajevo, Knin, Rijeka, Jesenice, Vinkovci, Doboj, Split i drugih.

Rekonstrukcija i zamena oko 2000 kilometara koloseka za veća opterećenja i povećanje brzina.

Uvođenje savremenih signalno-sigurnosnih uređaja i veza na glavnim prugama, čime se stvaraju uslovi za povećanje bezbednosti i brzine železničkog saobraćaja.

Proširivanje i rekonstrukcija objekata i opreme za održavanje železničkih osnovnih sredstava.

Mehanizacija radova i transportnih manipulacija.

Obnova i zamena mostova.

Izmena sistema i povećanje nivoa tarifa.

Povećanje produktivnosti rada na železnici.

Za sprovođenje ovakve investicione politike predviđaju se ulaganja u iznosu od 310,9 milijardi dinara, ili prosečno godišnje 62,2 milijardi dinara, što u odnosu na investicije u periodu 1952. do 1956. godine predstavlja povećanje od 41,7%.

2. Ostvarenje zadataka Petogodišnjeg plana u periodu 1957.—1960. godine

Zadaci Petogodišnjeg plana razvoja privrede Jugoslavije ostvaruju se u osnovi za 4 godine.

Jugoslovenske železnice ostvariće u periodu od 1957. do 1960. godine značajan razvitak. U ovom prikazu polazi se od izvršenja plana u 1957., 1958. i 1959. godini i od predpostavke da će se plan za 1960. godinu realizovati kako je postavljen.

U 1960. godini ostvariće se prevoz 197.3 miliona putnika i 63 miliona tona robe. Dinamika porasta obima prevoza putnika u skladu je sa postavkama Petogodišnjeg plana, dok obim prevoza robe zaostaje, kao posledica zaostajanja realizacije proširenja kapaciteta. Ovo zaostajanje utiče i na znatno pogoršanje kvaliteta prevoza, naročito u putničkom saobraćaju.

Deo pruge Beograd—Bar od Resnika do Vreoca završen je i predat javnom saobraćaju; takođe je završen i predat javnom saobraćaju deo od Titograda do Bara. Pruge Knin—Zadar i Metohija—Prizren nisu završene u ovom periodu i radovi na njima se nastavljaju. Završene su i predate u saobraćaj Brodica—Majdanpek i Vražogrnac—Bor koje su finansirane iz sredstava industrije. Nastavljena je izgradnja pruge Kumrovec—Grobelno, koju gradi JNA.

Izvršena je normalizacija pruge uzanog koloseka Kruševac—Kraljevo—Čačak. Radovi na normalizaciji pruge Sarajevo—Konjic započeti su i odvijaju se u okviru sredstava koja se određuju godišnjim društvenim planovima. Normalizacija uzane pruge Nikšić—Titograd nije započeta.

Elektrifikacija na delu pruge Rijeka—Srpske Moravice i Postojna—Ljubljana—Jesenice ostvarena je na 135 kilometara pruge i to na delu od Rijeke do Srpskih Moravica i od Postojne do Verda, dok deo od Ljubljane prema Jesenicama nije obuhvaćen elektrifikacijom.

Uvedena je dizel vuča na pruzi Knin—Split.

Nabavljena su sledeća vozna sredstva: 8.318 raznih teretnih vagona, 500 putničkih vagona, 30 vagona za spavanje i ručavanje, 6 motornih vozova, 70 garnitura šinobusa, 33 parne lokomotive, 59 raznih vrsta dizel lokomotiva i 10 elektro-lokomotiva.

Obuhvaćeni su rekonstrukcijom, u meri koja je bila nužna, sledeći čvorovi: Novi Sad, Knin, Vinkovci, Doboj, Split i drugi.

Izvršena je rekonstrukcija i modernizacija gornjeg stroja železničke pruge u dužini od 1.258 kilometara, od čega na glavnoj magistrali 1.110 kilometara.

Započelo je uvođenje savremenih SS i TT uređaja. Na pruzi Doboj—Zenica uvedena je telekomanda — centralno upravljanje saobraćajem. U toku su radovi na uvođenju telekomande na delu pruge Zagreb—Novska. Uveden je sistem automatske telefonije na pravcima kojima se povezuju direkcije sa Generalnom direkcijom i glavnim čvorovima na mreži.

Nabavljen je deo sitne i krupne mehanizacije i organizovani kapaciteti za regeneraciju kolosečnog materijala, šina i pragova, otpočeo je proces ugradnje betonskih pragova, zavarivanja šina i zamene kompletnih šinskih polja i organizovani kapaciteti za nivo sistema održavanja pruga.

Započeta je mehanizacija radova i transportnih manipulacija, koja je realizovana u maloj meri.

Obnovljeni su mostovi: preko Drave kod Botova; preko Tise kod Titela, a u toku je izgradnja mostova preko Dunava kod Novog Sada, preko Save kod Slavonskog Broda i preko Tise kod Sente.

Izvršena je izmena sistema putničkih tarifa i povećan njihov nivo za 15%. Izvršena je delimična reforma sistema tarifa za prevoz robe i povećan nivo za oko 15%.

Produktivnost rada rasla je prosečno za 5% godišnje.

Investiciona ulaganja u periodu od 1957. do zaključno sa 1960. godinom ostvarena su po vrednosti sa 153,9 milijardi što čini 67% od sredstava predviđenih po Petogodišnjem planu. Ovakav nivo ostvarenja zaostaje za dinamikom predviđenom po Petogodišnjem planu.

Zaostajanje je najveće kod izgradnje i proširenja čvorova koje je izvršeno samo sa 53%, zatim kod izgradnje železničkih pruga koje se izvršava sa 56%, kod zamene i proširenja voznog parka koje je ostvareno sa 61% itd.

Posmatrano po fizičkom ostvarenju objekata, izvršenje Petogodišnjeg plana investicija za period 1957.—1960. godine je znatno niže s obzirom na promene u cenama na tržištu.

I pored zaostajanja u odnosu na zadatke po Petogodišnjem planu, povećanje kapaciteta je značajno i pozitivno se odražava na ukupni rad železnice. Nabavka teretnih vagona zatvorenih i otvorenih omogućava bolje zadovoljenje privrede u prevozu uglja, ruda, poljoprivrednih proizvoda, izvoza itd. Nabavka putničkih vagona, motornih vozova i šinobusa označava početak sređivanja problema putničkog saobraćaja, ona olakšava, naročito na određenim relacijama, organizaciju prevoza putnika železnicom.

Nabavkom dizel voznih lokomotiva rešava se problem vuče na pruzi Bosanski Novi—Knin—Split i povećava propusna moć ove pruge.

Rekonstrukcijom gornjeg stroja pruga postignuta je modernizacija koloseka i njegovo osposobljavanje za brzine vozova od 100 do 120 km/h na pojedinim deonicama pruga.

I ostali novi kapaciteti ostvareni u ovom periodu obeležavaju početak procesa modernizacije Jugoslovenskih železnica.

Izložena analiza ostvarenja zadataka Petogodišnjeg plana za četiri godine i stanja na kraju 1960. g. pokazuje da i dalje ostaju disproporcije u razvitku kapaciteta železnice u odnosu na porast potreba za prevozima, što je karakteristično za čitav posleratni period razvitka železnice.

Zbog ove disproporcije železnica nije bila u stanju da podmiri potrebe privrede ni u ovom periodu, a takođe nije se značajnije izmenilo teško stanje u putničkom saobraćaju.

U ovom periodu nisu mogla biti obezbeđena potrebna investiciona ulaganja u rekonstrukciju postojećih i izgradnju novih pruga, te su problemi mreže pruga ostali nerešeni.

Problem lokomotiva dalje se zaoštrio i one su postale »usko grlo« kapaciteta železnice; isto tako ostao je otvoren problem putničkog saobraćaja iz koga nije bilo moguće izbaciti teretne vagone.

Iako je nešto ublažena nestašica teretnih vagona, treba u narednom periodu ubrzati i povećati nabavku teretnih vagona, a naročito menjati strukturu postojećeg parka prema zahtevima privrede.

U ovom periodu započeo je proces modernizacije sistema SS i TT veza kao i sistema održavanja pruga — ovaj proces treba nastaviti.

Isto tako treba rešiti problem kapaciteta za održavanje voznih sredstava i posvetiti više pažnje ostalim kapacitetima radi obezbeđenja skladnijeg razvoja JŽ.

Da bi se ovi problemi uspešnije rešavali u narednom periodu, potrebno je značajno povećati nivo investicionih ulaganja u kapacitete železnice.

III EKONOMSKO STANJE JUGOSLOVENSKIH ŽELEZNICA

1. Tarife i tarifska politika

Tarife su cene prevoznih usluga. One su istovremeno i instrumenat privredne politike zemlje.

U prevozu putnika, politika tarifa vezana je neposredno sa pitanjem kupovne moći i zadovoljenja potreba stanovništva za prevozom.

Nivo tarifa određuje visinu ukupnog prihoda i fondove transportnih preduzeća i predstavlja okvire ekonosmske samostalnosti organa radničkog samoupravljanja.

Putem tarifa vrši se koordinacija između grana saobraćaja u cilju racionalnog korišćenja kapaciteta i stvaraju ekonomski uslovi za poslovanje svih grana saobraćaja.

Tarifskom politikom usmerava se lokacija pojedinih privrednih preduzeća bliže sirovinskim izvorima, radi izbegavanja dugačkih prevoženja i smanjenja troškova prevoza.

Iz ovih razloga društvena zajednica, u svojoj privrednoj politici pridaje poseban značaj utvrđivanju nivoa i sistema železničkih tarifa. U daljem tekstu izlaže se osnovna problematika Jugoslovenskih železnica u pogledu tarifa.

U posleratnom periodu nivo **robnih tarifa Jugoslovenskih železnica** bio je znatno niži od nivoa cena robe. U odnosu na stanje u 1938. godini, opšti nivo cena robe, u 1956. godini, viši je od opšteg nivoa železničkih robnih tarifa za 53,87%. (Podaci: materijal Saveznog zavoda za privredno planiranje.)

Zavisno od kretanja tarifa u železničkom saobraćaju, kretale su se uglavnom, i tarife u drugim granama saobraćaja.

U fazi osvajanja industrijske proizvodnje od 1947. do 1955. godine, relativno nizak nivo tarifa imao je pozitivan uticaj na razvoj proizvodnje i intenzitet robne razmene. Ovakav nivo tarifa omogućavao je i neracionalne prevoze koji su u toj fazi

razvitka naše privrede bili nužni. Sa postepenim porastom cena, negativne strane niskog nivoa tarifa su se potencirale, te su tarife, u izvesnoj meri, gubile značaj ekonomskog faktora u poslovanju privrednih organizacija i u ekonomiji upotrebe transporta.

Porastu cena nije sledio porast nivoa tarifa. Tako, dok je nivo cena u trgovini na veliko, industriji i u poljoprivredi porastao u odnosu na 1938. godinu za oko 22 puta, dotle je nivo železničkih tarifa porastao samo za oko 11 puta. Ovakva disproporcija rezultira iz posleratne privredne politike zemlje koja je bila usmerena na ubrzanu elektrifikaciju i industrijalizaciju zemlje. Tako se dogodilo da su se železničke tarife u dugom periodu posle rata održavale na skoro istom nivou, dok su nasuprot tome, cene reprodukcionog materijala i usluga nesrazmerno rasle i povećavale troškove eksploatacije Jugoslovenskih železnica.

Prevozne cene u tarifama za prevoz robe na Jugoslovenskim železnicama bile su određene prema klasifikaciji robe razvrstavanjem robe u 25 tarifskih razreda. Pored toga postojao je niz izuzetnih tarifa, od kojih su mnoge bile ispod nivoa najnižeg tarifskog razreda. Princip za ovo razvrstavanjee zasnivao se na vrednosti robe, a u pojedinim slučajevima bio je korigovan konkretnom ekonomskom politikom.

Troškovi prevoza imali su neznatan uticaj na visinu robnih tarifa. Rešavajući neke probleme tržišta bile su donešene i tako niske tarife, da nisu pokrivale ni direktne troškove prevoza.

Raspon između najskupljeg i najjeftinijeg tarifskog razreda iznosio je 1 : 14, uzimajući u obzir i izuzetne tarife. Tako, dok je vozarina za lignit iznosila u proseku za jedan netotonski kilometar 1,6 dinara, dotle je za šećer iznosila 21,5 dinara za jedan netotonski kilometar, a prosečna cena koštanja iznosila je 6,8 dinara. Ovo znači da najniže tarifirajuća roba koja se prevozi železnicom (lignit) pokriva troškove prevoza za svega oko 23%, tj. ne pokriva ni direktne troškove.

Učešće niskotarifirajuće robe (ugalj, rude i koncentrati, građevinski materijal) u ukupnom prevozu robe na Jugoslovenskim železnicama stalno raste, usled čega prihodi od prevoza robe ne rastu u skladu sa povećanjem obima izvršenog prevoza, već opadaju. Železnička preduzeća gube interes za povećani obim transporta, pošto postaju pasivna.

Indeksi učešća niskotarifirajuće robe u ukupnom prevozu robe su sledeći:

1955	48,7
1957	53,4
1958	54,1
1959	54,9

Veliki raspon u tarifama Jugoslovenskih železnica (25 tarifskih razreda) negativno se odrazio usled povećanja učešća niskotarifirajuće robe u ukupnom prevozu robe.

Osim toga, ovakav tarifski sistem imao je negativno dejstvo na formiranje cena na tržištu, na stimulaciju razmene i određivanje reona potrošnje i izbor grane saobraćaja, koja je u krajnjoj liniji za društvenu zajednicu najpovoljnija, tj. na usklađivanje prevoza između pojedinih saobraćajnih grana.

Sve promene u tarifama, koje su vršene u periodu od oslobođenja do kraja 1959. godine, bile su usmerene na izvesno povećanje nivoa tarifa, bez bitnijih izmena u sistemu tarifa, koji je uglavnom i ostao isti kao pre rata. U 1955. godini posebna stručna komisija Savezne narodne skupštine proučavala je problem tarifa Jugoslovenskih železnica i predložila reformu sistema železničkih robnih tarifa. S obzirom na kretanje našeg tržišta, ovako predložena reforma nije mogla da se sprovede bez osetnijeg negativnog dejstva na privredu. Iz tog razloga zauzeto je gledište da treba i dalje proučavati pitanje reforme tarife i njene modernizacije, radi iznalaženja takvog rešenja koje bi omogućilo sprovođenje reforme tarife i po nivou i po sistemu, uz što manje teškoće za privredu.

Pri razmatranju Saveznog društvenog plana za 1959. godinu i teškog ekonomskog stanja Jugoslovenskih železnica, ponovo je analiziran problem izmene sistema i nivoa železničkih robnih tarifa radi saniranja finansiskog položaja železnice, i rešeno da Jugoslovenske železnice predlože Saveznoj narodnoj skupštini novi sistem i nivo robnih tarifa.

Krajem 1959. godine Savezna narodna skupština usvojila je predlog reforme robnih tarifa na Jugoslovenskim železnicama.

Sa 1. januarom 1960. godine stupile su na snagu nove železničke robne tarife. Uvedena je savremenija klasifikacija robe. Smanjen je broj tarifskih razreda od 25 na 12. Smanjen je tarifski raspon od 1 : 14 na 1 : 6. Izmenjena je tarifska degresija

tako da deluje u pravcu sužavanja tržišta za sirovine, a proširenja tržišta za gotove proizvode (dejstvo u pravcu što boljeg iskorišćenja lokalnih izvora sirovina). Postavljeno je načelo da najniža prevozna cena ne može biti ispod direktnih troškova. Nivo prihoda iz robnog saobraćaja povećava se za oko 15%.

Robnim tarifama donetim sa 1. januarom 1960. godine učinjen je korak u pravcu sređenja finansijskog položaja železnice, jer je njima postavljena nešto sigurnija, sa manje verovatnih kolebanja, materijalna baza. Ali, nove robne tarife nisu u potpunosti rešile problem ekonomske zainteresovanosti železnice za sve prevoze, problem društvene opravdanosti pojedinih prevoza, problem uticaja tarifa na lokaciju privrednih preduzeća i problem korišćenja izvora sirovina. Ove probleme treba rešavati daljim usavršavanjem železničkih robnih tarifa.

U posleratnom periodu **tarife za prevoz putnika** karakteriše nizak nivo, kao i široki sistem povlastica datih radnicima i službenicima, mnogobrojnim kulturnim, prosvetnim sportskim i drugim društvenim organizacijama.

Ovakav nivo tarifa i sistem povlastica, pored ostalih faktora, omogućio je da se obim prevoza putnika na železnici poveća oko 3 puta u odnosu na predratni.

Opšti nivo putničkih tarifa nije usklađen sa raspoloživim prevoznim kapacitetima. Zbog toga udobnost u prevozu putnika nije zadovoljavajuća.

Prihodi od prevoza putnika pokrivaju troškove putničkog prevoza za svega 72%, što znači da su prihodi od putničkog saobraćaja deficitni.

Sistem putničkih tarifa do 1957. godine predstavljao je adaptaciju predratnog sistema, bio je veoma komplikovan za upotrebu i opterećen raznim vrstama voznih kapaciteta i obrazaca za korišćenje velikog broja povlastica.

U 1957. godini izvršena je reforma tarifa za putnički saobraćaj koje su prilagođene modernijem sistemu. Nivo tarifa ostao je isti pošto su povlastice, kako po obimu i sistemu, tako i po visini, ostale nepromenjene.

Od ukupnog broja prevezenih putnika u 1958. godini sa povlasticom je bilo preko 56%.

Sa važnošću od 16. X 1958. godine povećan je nivo putničkih tarifa za 15%. Međutim, i pored ovog povećanja, putnički

saobraćaj u 1959. godini bio je deficitaran za oko 13,5 milijardi dinara.

Povećanjem obima prevoza putnika uz zadržavanje važećih povlastica, gubici Jugoslovenskih železnica iz putničkog saobraćaja sve više rastu. Zbog toga je Saveznim društvenim planom za 1960. godinu odobren Jugoslovenskim železnicama regres za povlastice u putničkom saobraćaju u iznosu do 10 milijardi dinara. Sa ovim iznosom ne pokrivaju se potpuno troškovi prevoza putničkog saobraćaja, ali se poboljšava finansijska situacija železnice pošto su istovremeno sa 1. januarom povećane i robne tarife za 15%.

Da bi se Jugoslovenske železnice dovele približno u isti ekonomski položaj sa ostalim privrednim organizacijama, pojačao ekonomski potencijal i stvorila materijalna baza za dalji razvoj radničkog samoupravljanja, potrebno je i dalje usavršavati sistem tarifa za prevoz putnika i robe i uvesti ekonomske tarife.

Posle uvođenja ekonomskih tarifa trebalo bi svake godine, prilikom donošenja društvenog plana, usklađivati nivo železničkih tarifa sa kretanjem cena na tržištu i dejstvom instrumenata ekonomske politike zemlje.

Ukratko sveden, problem tarifa postavlja se na sledeći način: tarife su osnovni instrumenat poslovanja železnice. Dosadašnja tarifska politika nije omogućavala sređenje ekonomskog stanja železničkih preduzeća. Nizak nivo tarifa doveo je do pasivnosti Jugoslovenskih železnica. Za obezbeđenje stabilnosti u privrednom poslovanju i za stvaranje baze daljeg usavršavanja radničkog samoupravljanja železnicom, potrebno je uvesti ekonomske tarife i nivo tarifa povećati sa kretanjem cena na tržištu, te ova dva elementa usklađivati samim društvenim planovima prilikom njihovog usvajanja od strane Savezne narodne skupštine.

2. Ukupan prihod i njegova raspodela

Poslovanje Jugoslovenskih železnica u proteklom periodu karakterišu dva načina: poslovanje po principu budžetske ustanove i poslovanje po principu privredne organizacije.

U periodu budžetskog načina poslovanja, Jugoslovenske železnice poslovale su kao i sve druge budžetske ustanove. Prihodi su se ulivali u savezni budžet, a rashodi pokrivali iz njega. Posebnih problema u poslovima nije bilo.

Za period privrednog poslovanja Jugoslovenskih železnica, karakteristična je stalna ekonomska nestabilnost i napor da se poslovanje prilagodi privrednom sistemu i njegovim promenama.

Pored stalnog povećanja obima prevoza, poboljšanja korišćenja kapaciteta i produktivnosti rada, rezultati privrednog poslovanja železnice bili su vrlo promenljivi, a privredno poslovanje skopčano s teškoćama.

Kretanje obima prevoza, prihoda i troškova poslednjih godina daje se u sledećoj tabeli (podaci iz završnih računa železničkih transportnih preduzeća).

Red. br.	Naimenovanje	1953	1954	1955	1956	1957	1958	% 1958/1959
1.	Prevoz putnika	130,9	147,3	164,0	159,3	170,9	183,9	140
2.	Prevezene robe	39,9	43,6	50,2	52,0	56,5	57,2	146
3.	Ukupan prihod	80346	76296	95387	114760	127803	130182	162
4.	Troškovi poslovanja	50562	64259	72621	81454	87343	95252	189
5.	Dohodak	29784	12037	22766	33306	40460	34930	117
6.	Doprinos iz dohotka	15283	—	8078	8879	9950	5792	—
7.	Čist prihod	15501	12037	14688	24427	30510	29138	—
	a) lični dohoci i zak. obaveze	—	13138	14532	21275	26239	27297	—
	b) fondovi preduzeća	1128	—	156	3152	4271	1851	—
8.	Gubitak (7—8)	—	110	—	—	—	—	—

Ova tabela nam pokazuje da indeks povećanja 1958 prema 1953 godini iznosi kod prevoza putnika 140, prevoza robe 146, ukupnog prihoda 162, troškova poslovanja 189, a dohotka 117. Ovo znači da troškovi poslovanja rastu brže nego što raste ukupan prihod; zbog toga je dohodak veoma neuravnotežen i u svom kretanju nenormalno zaostaje za kretanje ukupnog prihoda.

Uzroci ovakvog kretanja leže u tome što su železnice prepuštene tržištu i njegovim zakonitostima kao i svaka druga privredna organizacija, što nije vršeno usklađivanje nivoa železničkih tarifa sa kretanjem cena na tržištu. Zbog toga železnice u 1954 godini posluju sa gubitkom, koji je saniran dotacijom.

U 1955 godini izvršeno je povećanje tarifa za prevoz robe i putnika. Ovo povećanje nije otklonilo ekonomske troškove železnice za duži period vremena.

Dinamika privrednog razvitka zemlje uticala je na kretanje cena na tržištu, koje je dovelo do porasta troškova železnice. Prema instrumentima privredne politike sprovedene u toku 1958 godine takođe su izazvale dalji porast troškova železnice. Ova dva faktora dovela su ponovo Jugoslovenske železnice do ekonomskih teškoća, pošto u tom periodu tarife nisu menjane.

Za regulisanje ekonomskih teškoća železnice, primenjen je od strane Savezne narodne skupštine niz olakšica i drugih mera privredne politike:

— železnička transportna preduzeća oslobođena su plaćanja kamata na osnovna sredstva;

— primenjena je blaža skala (čl. 49) za izdavanje doprinosa iz dohotka;

— povećane su putničke tarife za 15% od 16.X.1958 god.;

— za sređenje poslovanja u 1958 godini dodeljena je dotacija u iznosu od 2,5 milijardi dinara, a za 1959 godinu u iznosu od 15,5 milijardi dinara;

— sa 1.I.1960 godine povećan je nivo robnih tarifa za 15% a za nadoknadu gubitka izazvanog propisanim povlasticama u u putničkom saobraćaju, dodeljen je iznos do 10 milijardi dinara. Ovim merama sređeno je privredno poslovanje železnice za 1960 godinu.

Na osnovu iznetog pregleda kretanja ukupnog prihoda železnice, može se konstatovati: obim prevoza železnicom je u stalnom porastu, troškovi poslovanja brže rastu od porasta ukupnog prihoda, usled čega porast dohodka relativno zaostaje, te u privrednom poslovanju železnice nastaju znatne teškoće.

Izvršeno povećanje tarifa 1955. i 1958. godine i donete olakšice u primeni instrumenata nisu bile dovoljne da otklone nastale teškoće, pa su za saniranje poslovanja dodeljivane dotacije.

U narednom periodu treba izjednačiti u pogledu primene instrumenata privredne politike železnicu sa ostalom privredom. Ekonomiku Jugoslovenskih železnica treba sanirati ekonomskim tarifama na nivou koji će obezbediti stabilnost poslovanja. Od 1.1.1960 godine izvršena je delimična reforma tarifskog sistema i povećan nivo tarifa. Međutim, ovo je samo prvi korak u sređivanju tarifskog sistema i ekonomskih uslova poslovanja Jugoslovenskih železnica, te ovaj proces treba nastaviti pošto od toga zavisi dalji i brži razvoj i modernizacija Jugoslovenskih železnica i jačanje sistema radničkog samoupravljanja.

3. Fondovi

U proteklom periodu Jugoslovenske železnice obrazovale su fondove u skladu sa važećim privrednim sistemom.

Namena i način trošenja ovih fondova takođe je određen privrednim propisima donetim od strane društvene zajednice.

Visina fondova uslovljena je normama propisanim za njihovo formiranje kao i opštom ekonomskom situacijom železnice.

Jugoslovenske železnice formiraju sledeće fondove:

— fond osnovnih sredstava (amortizacija i deo čistog prihoda namenjen za fond osnovnih sredstava);

— investicioni fond Zajednice Jugoslovenskih železnica;

— fond zajedničke potrošnje;

— rezervni fond preduzeća.

Kretanje fondova železničkih transportnih preduzeća prikazuje se u sledećoj tabeli:

(u milionima dinara)

Red. broj	Naimenovanje	1954	1955	1956	1957	1958
1.	Fond osnovnih sredstava	11068	16055	16330	16711	19682
2.	Investicioni fond Zajednice Jugoslovenskih železnica	—	8078	8879	9950	8292
3.	Fond zajedničke potrošnje	—	156	3152	4163	1592
4.	Rezervni fond	—	—	—	137	134
5.	UKUPNO (1—4)	11068	24289	28361	30961	29700

Fond osnovnih sredstava prikazan u tabeli sadrži samo deo amortizacije za zamenu. Amortizacija za zamenu u 1954 god. plaćena je 60% od iznosa po stopama za izračunavanje amortizacije, zbog nedovoljnog ukupnog prihoda železnice. Narednih godina formirana je primenom propisanih stopa, a 1958 godine primenom stopa za revaloriziranu imovinu.

U proteklom periodu, sve do 1958 godine, amortizacija za zamenu trošena je većim delom za investiciono održavanje, a manjim za zamenu osnovnih sredstava, pošto stopa određena za investiciono održavanje nije bila dovoljna da pokrije stvarne troškove investicionog održavanja sredstava.

Prebacivanjem troškova investicionog održavanja sredstava na teret materijalnih troškova koje je sprovedeno na železnici 1958 godine, omogućeno je normalno investiciono održavanje osnovnih sredstava, a amortizacija usmerena na zamenu osnovnih sredstava. Ovo je znatno doprinelo jačanju materijalne osnove železnice.

Investicioni fond Zajednice Jugoslovenskih železnica formira se od ustupljenog doprinosa iz dohotka železničkih transportnih preduzeća. Namena fonda je da se iz njega finansira rekonstrukcija i povećanje kapaciteta Jugoslovenskih železnica. Konkretne objekte koji se finansiraju iz ovog fonda određuje Savezno izvršno veće na predlog železnice.

Do kraja 1958 godine u ovaj fond uplaćeno je 35,2 milijardi dinara.

Sredstva ovog fonda utrošena su na sledeći način:

— za zamenu voznih sredstava	7,0 milijardi dinara
— za rekonstrukciju čvorova i stanica	5,0 milijardi dinara
— za obnovu pruga	3,8 milijardi dinara
— za gradenje novih pruga	1,6 milijardi dinara
— za elektrifikaciju pruga	1,7 milijardi dinara
— za dovršenje pruga predatih saobraćaju na osnovu šinske veze	2,6 milijardi dinara
— za ostale investicije	13,5 milijardi dinara

Ustanovljenje ovog fonda i dosadašnji efekat njegove upotrebe pokazali su se pravilnim, jer je na ovaj način omogućeno železnici da u izvesnoj meri upotpuni nedostatak investicionih sredstava za brže uklanjanje uskih grla u kapacitetima, kao i za rekonstrukciju i modernizaciju određenih kapaciteta.

S obzirom na dalju politiku rekonstrukcije, modernizacije i proširenja kapaciteta Jugoslovenskih železnica, trebalo bi u narednom periodu ovaj fond jačati, s tim da se on obrazuje kod železničkih transportnih preduzeća i usmeri na finansiranje izgradnje određenih kapaciteta železnice.

Sredstva fonda zajedničke potrošnje formirala su se do kraja 1957 godine izdvajanjem procenta dobiti propisanog od strane Zajednice posebnim odlukama na osnovu društvenog plana za svaku godinu. Posle 1957 godine ova sredstva se formiraju iz čistog prihoda odlukom organa radničkog samoupravljanja.

Visina sredstava u ovom fondu zavisila je od opšte ekonomske situacije Jugoslovenskih železnica pa je zato ovaj fond u proteklom periodu bio veoma nestabilan.

Osnovna namena ovog fonda jeste poboljšanje uslova rada i standarda radnika.

U proteklom periodu sredstva ovog fonda koristila su se većim delom za investicije zbog toga što investicioni fondovi nisu omogućavali finansiranje najnužnijih investicija na mreži. Iz ovog razloga zanemareno je rešavanje problema uslova rada i standarda na železnici.

U narednom periodu nužno je fond zajedničke potrošnje ojačati, pošto organi radničkog samoupravljanja ovoga fonda direktno utiču na rešavanje problema uslova rada i standarda radnika.

Rezervni fond formira se i koristi po opštim propisima.

Iz izloženog prikaza stanja i kretanja fondova vidi se da je stanje fondova zavisilo od opšteg ekonomskog položaja Jugoslovenskih železnica koji je proizilazio iz niskih i neekonomskih tarifa i najjasnije održavalo teškoće zbog nestabilnosti njene ekonomike. Amortizacija nije bila ekonomska niti su kolektivi preduzeća raspolagali sredstvima te se zamena osnovnih sredstava jednim delom vršila utroškom ostalih fondova.

Investicioni fond Zajednice Jugoslovenskih železnica pokazao se kao pogodan i efikasan instrumenat za rešavanje određenih problema kapaciteta, te ga treba ubuduće jačati. Pravo raspolaganja ovim fondom treba preneti na organe samoupravljanja železničkih transportnih preduzeća na osnovu opšteg usmeravanja preko društvenog plana.

Fond zajedničke potrošnje treba takođe ojačati putem sređivanja ekonomske situacije železnice. Ovim fondom treba JŽ da rešavaju probleme uslova rada i standarda radnika.

IV RADNIČKO SAMOUPRAVLJANJE NA ŽELEZNICI

Posle donošenja Zakona o upravljanju privrednim preduzećima 1950 godine počelo je izučavanje primene njegovih postavki na železnici. Istovremeno preko savetodavnih radničkih saveta sticalo se prvo iskustvo i proveravali u praksi osnovni organizacioni i ekonomski problemi u vezi sa radničkim samoupravljanjem na železnici.

Pokazalo se da je problem složen i da treba, za primenu radničkog samoupravljanja na železnici, naći odgovarajuća rešenja koja bi se prilagodila ekonomskim i tehničkim svojstvima organizma železnice.

Nakon temeljitog izučavanja i svestrane diskusije u železničkim kolektivima, nakon prvog sumiranja rezultata rada organa radničkog samoupravljanja u ostaloj privredi, usvojena su osnovna načela za organizaciju železnice i sprovođenje sistema radničkog samoupravljanja.

1. Prelaz železnice na radničko samoupravljanje

Nije bila moguća primena radničkog samoupravljanja na postojeću centralističku organizaciju sa izrazitim administrativnim sistemom upravljanja. Zbog toga je bilo nužno izvršiti decentralizaciju u organizaciji Jugoslovenskih železnica. Ukinute su direkcije radionica, građenja novih pruga, snabdevanja i ugostiteljstva. Preduzeća koja su obavljala ove delatnosti, izdvojena su iz sastava Jugoslovenskih železnica i predata na upravljanje radnim kolektivima.

Jugoslovenske železnice svedene su na delatnost prevoza putnika i robe, delatnost održavanja osnovnih sredstava kao i neke druge specijalizovane delatnosti (kola za spavanje i ručavanje i štamparije voznih karata).

Navedene delatnosti organizovane su u tzv. namenska preduzeća i to:

6 železničkih transportnih preduzeća,

56 preduzeća za održavanje pruga,

40 preduzeća za održavanje kola i lokomotiva, i

11 ostalih preduzeća za posebne delatnosti.

Za koordinaciju rada ovih preduzeća organizovano je 6 direkcija Jugoslovenskih železnica koje su obuhvatile sva namenska preduzeća na mreži pruga jednog železničkog transportnog preduzeća sa sedištem u Skoplju, Beogradu, Novom Sadu, Sarajevu, Zagrebu i Ljubljani.

Kao organ koordinacije rada i razvoja svih preduzeća i direkcija na teirtoriji FNRJ obrazovana je Zajednica Jugoslovenskih železnica sa Centralnom direkcijom kao njenim stručnim aparatom.

U ovakvoj organizaciji uvedeno je radničko samoupravljanje sa određenim funkcijama organa radničkog samoupravljanja zavisno od funkcija i uloge svake pojedine organizacione jedinice.

S obzirom na veličinu i razgranatost organizacionih jedinica železničkog transportnog preduzeća, pored jedinstvenog radničkog saveta i upravnog odbora za celo preduzeće, izabrani su radnički saveti i upravni odbori i u svim organizacionim jedinicama: stanicama, ložionicama, sekcijama za veze i dr.

Organ radničkog samoupravljanja Direkcijom Jugoslovenskih železnica je Upravni odbor, koga čine delegirani članovi radničkih saveta svih preduzeća u sastavu direkcije.

Organ radničkog samoupravljanja Zajednicom Jugoslovenskih železnica je Upravni odbor sastavljen od delegiranih članova upravnih odbora direkcija.

Na taj način dobijen je jedan celoviti sistem radničkog samoupravljanja na železnici.

Doneta je Uredba o organizaciji, poslovanju i upravljanju jugoslovenskim železnicama, koja je bliže propisala navedene principe organizacije. U načelu su položaj preduzeća u sastavu Jugoslovenskih železnica i njihovi međusobni odnosi u privrednom poslovanju, regulisani na način kako posluju preduzeća u ostaloj privredi. Za železnička transportna preduzeća propisane su posebne odredbe radi sprovođenja bezbednosti saobraćaja.

Uredba o organizaciji, poslovanju i upravljanju Jugoslovenskim železnicama stupila je na snagu sa 1 januarom 1954 godine, a u celini sprovedeno je radničko samoupravljanje na Jugoslovenskim železnicama u prvoj polovini te godine.

2. Dalji razvitak sistema radničkog samoupravljanja na Jugoslovenskim železnicama

Iako se zasniva na kratkom periodu vremena, dosadašnje iskustvo potvrđuje mogućnost i opravdanost radničkog samoupravljanja na železnici. Ono je u pozitivnom smislu doprinelo rešavanju krupnih zadataka železnice u ovom periodu.

S druge strane, ispoljile su se i određene teškoće i problemi u odnosu na dalje razvijanje i jačanje sistema radničkog samoupravljanja na železnici, a naročito u oblasti privredne problematike i ekonomske samostalnosti radnih kolektiva.

Najveću teškoću čini je nesređeni ekonomski položaj železnice koji se odražavao u stalnom pomanjkanju finansiskih sredstava za normalno poslovanje zbog neekonomskih tarifa.

Druga teškoća nastala je zbog nedovoljnosti i zastarelosti kapaciteta železnice.

Treći osnovni problem teškoća u poslovanju jeste nerešeno pitanje podele prihoda od prevoza robe i putnika na ona preduzeća koja su taj prevoz obavila. Podela prihoda na bazi tzv. objektivnih uslova dovela je do velike koncentracije ekonomskih funkcija u ruke aparata Generalne direkcije, a samim tim do obespravljenja radnih kolektiva železničkih transportnih preduzeća i jakih centralističkih tendencija.

Ovi problemi i teškoće su razlog što se radničko samoupravljanje nešto teže i sporije afirmiše na železnici.

Pridajući poseban značaj ovom problemu, Savezno izvršno veće je pripremilo nacrt Zakona o organizaciji JŽ kojim se reguliše pitanje, organizacije, poslovanja i upravljanja JŽ na principima koje treba da omoguće dalje jačanje radničkog samoupravljanja na železnici.

V STANJE I PROBLEMI KADROVA

Efikasnost rada železnice i stepen korišćenja njenih kapaciteta zavise u odgovarajućoj meri i od stanja kadrova na železnici. Broj i kvalifikaciona struktura kadrova uslovljeni su obimom transporta i stepenom tehničkog razvitka kapaciteta železnice. Ovde važi zakonitost: što zaostalija materijalna osnova železnice — to veći broj zaposlenog osoblja za određeni obim rada, i dalje: što moderniji kapaciteti železnice — to manji broj zaposlenog osoblja, ali veća potreba za stručno — kvalifikovanijim osobljem.

Stanje kadrova na Jugoslovenskim železnicama je odraz uslova u kojima su se naše železnice razvijale, kako u prošlosti tako i u posleratnom periodu.

1. Stanje kadrova

S obzirom na složenost organizma železnice, ona upošljava više struka radnika. Najbrojnija struka jeste saobraćajno-transportna, koja neposredno organizuje proces prevoza putnika i robe. Mašinska struka organizuje vuču vozova i održavanje voznih sredstava. Struka građevinska organizuje održavanje pruge i pružnih objekata. Struka elektrotehničke organizacije održavanje signalno-sigurnosnih uređaja, sredstava veze i uređaja jake struje. Sem ovih osnovnih struka, železnica zapošljava i niz drugih struka opšteg karaktera.

Ukupno brojno stanje u 1958 godini i struktura po osnovnim strukama daje se u sledećoj tabeli:

Redni broj	Struka	Broj zaposlenih radnika	%	Napomena
1	Ukupno zaposl. radnika	129.848	100	Podaci: Statistika JŽ za 1958 g.
2	Saobraćajno-transportna	45.850	35,1	
3	Mašinska	35.672	27,4	
4	Građevinska	33.693	26,0	
5	Elektrotehnička	1.787	1,7	
6	Ostalo	12.846	9,8	

Iz ovog pregleda se vidi da je problem kadrova na železnici veoma složen, pošto se radi o velikom broju struka i o potrebi posebnog — dopunskog ostručavanja svih kadrova iz materije bezbednosti saobraćaja vozova.

Kvalifikaciona struktura zaposlenih radnika na železnici daje se u sledećoj tabeli:

Redni broj	Školska sprema	Broj radnika	%	Napomena
1	Ukupno na Jugoslovenskim železnicama	129.848	100	Podaci: Statistika JŽ za 1958 g.
2	Osnovna škola	94.837	73,0	
3	Nepotpuna srednja škola	28.587	22,0	
4	Potpuna srednja škola	5.576	4,3	
5	Visoka škola	848	0,7	

Ova tabela pokazuje da je struktura po školskoj spremi veoma nepovoljna, jer skoro 3/4 radnika ima samo osnovnu školu. Osnovni stručni kadar koji sprovodi organizaciju saobraćaja vozova i organizaciju rada ostalih osnovnih delatnosti čini 26,3% od ukupno zaposlenih radnika, od čega je sa potpunom srednjom školom samo 4,3%. Ovo pokazuje malobrojnost srednjeg stručnog kadra na železnici.

Kadar koji treba da organizuje i unapređuje tehnološke procese rada, borbu za povećanje produktivnosti rada i ekonomiku poslovanja železnice na bazi naučnih metoda i primene savremene tehnike, veoma je malobrojan i čini samo 0,7% od ukupnog broja zaposlenih radnika na železnici.

Ako se analizira struktura kadrova sa visokom školskom spremom, dobiće se još jasnija potvrda malobrojnosti tehničkog stručnog kadra na železnici. To se vidi iz sledeće tabele:

Redni broj	Stručna visoka sprema	Broj radnika	%	Napomena
1	Ukupno	848	100	Podaci: Statistika JŽ za 1958 g.
2	Mašinska	115	13,5	
3	Građevinska	326	38,5	
4	Elektrotehnička	75	8,8	
5	Ekonomska	60	7,0	
6	Pravna	153	18,0	
7	Ostale	119	14,2	

Ova tabela pokazuje da je od ukupnog broja radnika sa visokom školskom spremom — 60,8% tehničke struke ili 0,4% od ukupnog broja zaposlenih radnika na železnici. Isto tako se vidi da je nedovoljan broj ekonomista.

Na osnovu analize potreba tehničkog kadra sa visokom školskom spremom kao i sistematizacije radnih mesta utvrđene 1955 godine putem komisije Upravnog odbora Zajednice Jugoslovenskih železnica, a s obzirom na stepen tehničke opremljenosti, obim prevoza i organizaciju rada, minimalna današnja potreba u tehničkom kadru iznosi oko 1.820 inženjera ili po strukama: građevinskih inženjera 535; mašinskih inženjera 525; elektroinženjera 200; saobraćajnih inženjera 560, što znači da bi sadašnji broj inženjera tehničkih struka na Jugoslovenskim železnicama trebao uvećati za preko 3 puta samo za današnje potrebe.

Za dalji razvitak i modernizaciju Jugoslovenskih železnica: elektrifikaciju i dizelaciju, mehanizaciju raznih procesa rada i uvođenje savremene tehnike i rada naših železnica biće neophodno pored gore istaknutog povećanja tehničkog kadra, obezbediti odgovarajući broj novog kadra sa visokom školskom spremom tehničke struke.

Ovim kadrom treba ojačati tehničke službe na železnici, a takođe i železnički institut, koji ima veliki značaj za modernizaciju železnice.

Još izrazitiji manjak je u srednjem tehničkom kadru osnovnih tehničkih struka. Današnji broj školovanih tehničara svih struka iznosi 1.980, a potreba je 7.550, što znači da nedostaje 5.570 školovanih tehničara.

Savremeni razvitak železničke tehnike i organizacije rada na železnici sve više traži kadar na osnovnim radnim mestima u procesu organizacije transporta i održavanje sredstava, sa većom školskom kvalifikacijom i odgovarajućom stručnom spremom za uspešno obavljanje posla na određenom radnom mestu.

Izložena analiza stanja i strukture zaposlenih radnika na železnici, kao i analiza potreba u stručnim kadrovima, ukazuje na nužnost usavršavanja sistema stručnog obrazovanja radnika na železnici kao i na mere za obezbeđenje priliva nedostajućeg kadra.

Železnice imaju razvijen sistem stručnog usavršavanja svojih radnika. Ovo je nužno zbog trajne potrebe proveravanja

i dopunjavanja poznavanja propisa o bezbednosti hoda vozova, robe i života putnika i osoblja koje organizuje i obavlja saobraćaj, a takođe i radi upoznavanja radnika sa novom tehnikom koja se uvodi na železnici. Ovo se vrši putem redovnog školovanja osoblja, periodičnog ispitivanja i putem raznih kurseva.

Kadar kvalifikovanih radnika železnica priprema jednim delom putem sopstvenih industriskih škola (bravari, strugari i dr.), drugim delom putem osiguravajućih kurseva tromesečnih, šestomesečnih i jednogodišnjih (kondukteri, manevristi, vozovođe, mašinovođe, pregledači kola i dr.). Nema posebnih teškoća za obezbeđenje ovog kadra.

Srednji tehnički kadar saobraćajno-transportne službe železnica obezbeđuje putem sopstvene srednje saobraćajne škole. U obezbeđenju priliva ovog kadra takođe nema posebnih teškoća.

Kadar srednjih tehničara, mašinske, građevinske i elektrotehničke struke železnica regrutuje iz srednjih tehničkih škola opšteg tipa. U dosadašnjem periodu nije obezbeđen dovoljan priliv ovog kadra na železnici. S obzirom na potrebu za velikim brojem ovog kadra, trebalo bi šire razviti metode pridobijanja ovoga kadra (stipendiranje i sl.), a takođe boljim nagrađivanjem i stimulacijom čvršće ga vezati za rad u železničkim preduzećima.

Kadar visoke spreme tehničkih struka železnica dobija sa odgovarajućih fakulteta, mašinskih, građevinskih i elektrotehničkih, a kadar saobraćajno-transportne struke sa Saobraćajnog otseka Mašinskog fakulteta Beogradskog univerziteta i sopstvene Više saobraćajne škole.

Kadar radnika, ekonomista i drugih, železnica pridobija sa odgovarajućih fakulteta i putem vanrednog studiranja zaposlenih radnika.

Analiza stanja i potreba u tehničkom kadru sa visokom spremom, koju smo dali u prethodnom izlaganju, dokazuje da železnice ne uspevaju u posleratnom periodu na ovaj način da obezbede potreban priliv toga kadra. Ovo se veoma negativno odražava na razvitak i napredak železnica i predstavlja jednu od najozbiljnijih smetnji naporima za rekonstrukcijom i modernizacijom železnica.

Pošto se naša privreda razvija brzim tempom, a u pogledu razvitka industrije postižemo najbrži tempo u svetu, skoro sav

inženjerski kadar mašinske i građevinske struke koji izlazi sa fakulteta, apsorbuje industrija i građevinarstvo. Ova pojava nastaviće se i u narednom periodu. Zbog toga postoji mišljenje da nedostatak tehničkog kadra neće moći železnica nadoknaditi na ovaj način u kraćem vremenskom periodu. Smatra se da je nužno pored osamostaljenja Saobraćajnog otseka Mašinskog fakulteta u Beogradu u samostalni fakultet, obrazovati više specijalizovanih škola za pogonske inženjere za potrebe Jugoslovenskih železnica. Ove škole mogle bi organizovati i sama Zajednica Jugoslovenskih železnica. S druge strane treba razvijati oblike dopunskog školovanja radi sticanja viših kvalifikacija za postojeće radnike na železnici, dajući im olakšice i pomoć u samoobrazovanju.

2. Produktivnost rada

Železnički saobraćaj je složena privredna organizacija. Ona se sastoji iz više raznorodnih delatnosti kao što su prevoz putnika i robe, održavanje kola, održavanje lokomotiva, održavanje pruga, održavanje SS i TT uređaja itd. Svaka od ovih delatnosti posebno posmatrana ima svoj zaokruženi proces rada i svoj finalni proizvod. Sve one učestvuju u stvaranju zajedničkog proizvoda železnice, tj. prevozne usluge. U svakoj od njih može se meriti produktivnost rada njenih radnika. Iako postoje merila produktivnosti rada, njih treba usavršavati u svim železničkim delatnostima. Svaka od ovih delatnosti utiče na svoj način na opštu produktivnost rada železnice.

Kod svih železnica u svetu merilo produktivnosti rada jeste broj putničkih i tonskih kilometara po jednom zaposlenom radniku u određenom periodu vremena. Zbir putničkih i tonskih kilometara pretstavlja zajedničku meru učinka jedne železnici i naziva se redukovani tonski kilometar, (rtkm). To je svedeno merilo produktivnosti rada Jugoslovenskih železnica. Ovo merilo ima jedan opšti okvirni značaj. Merenje i metodi praćenja produktivnosti rada železnice moraju se i dalje izučavati i razvijati.

U posleratnom periodu postepeno i stalno rasla je produktivnost rada na Jugoslovenskim železnicama. Porast obima rada prikazan u redukovanim tonskim kilometrima bio je sledeći:

Godina	rtkm u mil.	Indeks	Napomena
1938	7.259	100	Podaci: Statistika
1954	16 685	227	JŽ za 1958 g.
1956	19.377	267	
1958	22.087	306	

Kretanje zaposlenih radnika na Jugoslovenskim železnicama bilo je sledeće:

Godina	Broj radnika	Indeks	Napomena
1938	70.069	100	Podaci: Statistika
1954	111.874	160	JŽ za 1958 g.
1956	119.095	170	
1958	129.848	185	

Upoređenje indeksa kretanja obima prevoza i zaposlenih radnika pokazuje da je obim prevoza znatno brže rastao od porasta broja zaposlenih radnika, što znači da je produktivnost rada rasla.

Kretanje porasta produktivnosti rada na železnici vidi se iz sledeće tabele:

Godina	Redukovanih tonskih kilometara na jednog radnika	Indeks	Napomena
1938	103.600	100	Podaci: Statistika
1954	149.100	143	JŽ za 1958 g.
1956	162.700	156	
1958	170.000	164	

Ova tabela pokazuje da je u 1958 godini u odnosu na predratno stanje obima rada po jednom zaposlenom radniku povećan za 64%, ovaj rezultat je još pozitivniji ako se ima u vidu da je u socijalističkoj Jugoslaviji izmenjen položaj radnika u proizvodnji: uvedeni socijalistički radni odnosi, pravo na plaćeni godišnji odmor, zdravstvena zaštita radnika i drugo.

U navedenom periodu brže je rasla produktivnost na Jugoslovenskim železnicama nego kod nekih evropskih železnica. U 1938. godini, prema 1958. godini indeks povećanja produktivnosti rada iznosi na Jugoslovenskim železnicama 164, kod francuskih železnica 136, kod belgiskih železnica 116, kod austriskih železnica 104 itd. Napominjemo da sve navedene železnice u periodu koji se uzima za upoređenje, raspolažu sa većim i modernijim kapacitetima nego Jugoslovenske železnice, čime se i objašnjava sporiji porast produktivnosti ili njen viši nivo nego kod naših železnica.

Ovakav porast produktivnosti rada na Jugoslovenskim železnicama rezultat je stalnog poboljšanja korišćenja prevoznih kapaciteta, poboljšanja tehničke strukture kapaciteta, poboljšanja organizacije rada kao i sprovođenja radničkog samoupravljanja. Primera radi navodimo neke od tih rezultata u sledećoj tabeli:

Redni broj	Naimenovanje	1938	1954	1958	Napomena
1	Prosečna težina 1 teretnog voza — tona	377,28	584,07	606,56	Podaci: Statistika JŽ za 1958 g.
2	Utovareno robe po 1 vagonu — tona	11,4	13,0	13,5	
3	Obrt ter. vagona-dana	6,0	4,26	3,89	
4	Potrošna uglja na 100 brtkm-kilograma	99,30	86,90	75,51	

Iako produktivnost rada na Jugoslovenskim železnicama beleži brzi porast, još uvek je količina rada jednog radnika izražena u redukovanim tonskim kilometrima kod nas niža nego kod železnica razvijenijih zemalja Zapadne Evrope, što je posledica fizičke istrošenosti i ekonomske zaostalosti kapaciteta naših železnica.

Postoje uslovi za dalji brzi porast produktivnosti rada na našim železnicama. Najglavniji od ovih uslova jesu: radničko samoupravljanje i lična ekonomska zainteresovanost pojedinog železničara za ostvarenje većeg rada, stimulativniji sistem nagrađivanja, poboljšanje kvalifikacione strukture kadra, uvođenje savremenih metoda organizacije rada, mehanizacija pojedinih procesa rada, modernizacija sistma vuče, veza i drugih osnovnih kapaciteta Jugoslovenskih železnica itd.

3. Sistem nagrađivanja

Prelaskom na radničko samoupravljanje promenjen je i sistem nagrađivanja na železnici. Umesto jedinstvenog službeničkog sistema plata koji je do tada postojao, uvedena su tri načina nagrađivanja radnika na železnici.

Za radnike Generalne direkcije i direkcija zadržan je sistem plata državnih službenika.

Za radnike železničkih transportnih preduzeća doneta je posebna Uredba o nagrađivanju koja je propisivala osnovne kriterijume kojih se treba držati prilikom izrade tarifnih pravilnika.

Ostala preduzeća u Zajednici Jugoslovenskih železnica prešla su na nagrađivanje po sistemu tarifnih pravilnika na principima koje je primenjivala ostala privreda.

Pošto su železnice prešle na radničko samoupravljanje četiri godine kasnije od ostale privrede, razvitak sistema nagrađivanja tekao je sporije i uz izvesne teškoće. Ove teškoće su se odrazile, pre svega, u politici pridobijanja stručnog kadra na železnici. Sistem nagrađivanja i nivo nagrada, nije omogućavao normalan priliv stručnog kadra. S druge strane došlo je do odlivanja stručnog kadra u druge grane privrede. Taj proces je zaustavljen tek poslednjih godina.

Posebni propis o regulisanju jedinstvenog sistema nagrađivanja i o izradi tarifnih pravilnika za sva železnička transportna preduzeća pretstavljao je u suštini kompromis između sistema plata službenika i sistema tarifnih pravilnika. Do ovakvog sistema nagrađivanja došlo je iz dva razloga: prvi je u neregulisanoj ekonomskoj osnovi privređivanja železničkog transportnog preduzeća zbog propisanih neekonomskih tarifa, drugi je u jakim tendencijama samih radnika na železnici da se u sistemu nagrađivanja po tarifnim pravilnicima očuva stabilnost plata i ona diferencijacija koja je karakterisala raniji službenički sistem plata.

Ova dva elementa ubrzo su dovela do osetne razlike nivoa nagrada radnika u ostaloj privredi i na železnici. Dinamični uspon naše privrede i povećanje produktivnosti rada omogućili su u većini privrednih grana brzi porast nivoa ličnog dohotka i standarda. U isto vreme nivo ličnog dohotka na železnici ostao je nepromenjen i u izrazitom zaostajanju. U 1958 godini po

nivou ličnih dohodaka železnica se našla na poslednjem mestu u našoj privredi.

Odnos nivoa ličnih dohodaka u privredi i na železnici u 1958 godini prikazuje se u sledećoj tabeli. (Podaci Sekretarijata SIV-a za rad):

Redni broj	Grana	Naziv privredne grane	Prosečni tarifni stav	Indeks ŽTP = 100
1	511	Železnička transportna preduzeća	10.594	100,0
2	129	Industrija duvana	10.729	101,2
3	124	Tekstilna industrija	11.222	105,9
4	122	Drvna industrija	11.336	107,0
5	121	Industrija građevinskog materijala	11.357	107,2
6	127	Prehranbena industrija	11.380	107.4
7	125	Industrija kože i obuće	11.756	110,9
8	123	Industrija papira	11.794	111,3
9	119	Elektro-industrija	11.813	111,5
10	117	Metalna industrija	11.945	112,7
11	130	Filmska industrija	12.120	114,4
12	126	Industrija guma	12.193	115,0
13	118	Brodogradnja	12.296	116,0
14	120	Hemiska industrija	12.314	116,2
15	116	Proizvodnja i prerada metala	12.522	118,1
16	113	Proizvodnja i prerada nafte	12.822	121,0
17	114	Crna metalurgija	12.861	121,3
18	128	Grafička industrija	12.877	121,5
19	115	Obojena metalurgija	13,057	125,2
20	111	Proizvodnja elektroenergije	13.942	131,6
21	112	Proizvodnja i prerada uglja	14 231	134,3

Zbog toga je Savezna narodna skupština donela Odluku o povećanju minimalnih ličnih dohodaka radnika železničkih transportnih preduzeća za 20%, a radnika preduzeća za održavanje pruga i kola za spavanje i ručavanje za 10%. Ovom merom privremeno je otklonjena disproporcija u nivou nagrada na železnici i ostaloj privredi, ali ova disproporcija će se uskoro ponovo zaoštriti, jer plate na železnici zaostaju u kretanju za platama u privredi.

Na način kako se do sada rešavalo, probem se ne može trajnije regulisati u našem sistemu. Za trajnije regulisanje kretanja nivoa ličnog dohotka na železnici nužno je temeljnije menjati ekonomsku bazu poslovanja Jugoslovenskih železnica. Ekonomskim tarifama i decentralizacijom privrednog sistema, treba železnice približiti položaju koji imaju ostala privredna preduzeća.

Ovim merama omogućiće se železničkim transportnim preduzećima sprovođenje sistema kompleksnog nagrađivanja radi stimulacije radnika na povećanje produktivnosti rada i ekonomičnosti poslovanja železnica.

4. Standard i uslovi rada železničara

Konačišta za putujuće radnike na vozu, restorane društvene ishrane, stanovi zaposlenih radnika i objekti lične higijene i zaštite rada čine neophodne preduslove normalnog funkcionisanja železničkog saobraćaja i sastavni su deo kapaciteta železnice.

Sve železnice u svetu posvećuju posebnu pažnju problemima standarda železničara. Uporedo sa razvijanjem i modernizacijom svojih osnovnih kapaciteta, izgrađuju se i objekti standarda: stanbene kolonije, hoteli za prenoćište osoblja koje svoj rad obavlja na vozovima, restorani za ishranu osoblja na radu, kupatila i sl.

Neke železnice izdvajaju posebne fondove i daju naročite olakšice radnicima (povoljni krediti, stručna pomoć, građevinski materijal, besplatno zemljište) za rešenje stanbenog problema (napr. Francuska, Danska, itd.).

U posleratnom periodu problemima standarda na železnici nije poklanjana potrebna pažnja od strane železničke uprave. Ti problemi zaoštrili su se poslednjih godina, u vezi sa opštim porastom standarda stanovništva Jugoslavije, do te mere, da ih sada moramo ubrzano rešavati.

Pošto oko 18.700 radnika na železnici (mašinovođa, ložača, vozovođa, kočničara i dr.) obavlja dužnost na vozu van mesta službovanja i stanovanja, potrebno im je u nizu čvorova obezbediti konak i ishranu. Jugoslovenske železnice imaju oko 200 konačišta, od kojih je 50% u provizornim objektima (barake i sl.), bez najneophodnijih uslova za normalan odmor. Pored potreba za uređenje postojećih konačišta potrebno ih je izgraditi još 44 sa kapacitetom od oko 1.100 kreveta.

Na Jugoslovenskim železnicama, krajem 1958. godine bilo je svega 18 restorana društvene ishrane, što u odnosu na realne potrebe predstavlja beznačajan kapacitet. Da bi se zadovoljile najnužnije potrebe za društvenu ishranu radnika na železnici, nužno je organizovati po većim železničkim centrima 102 restorana društvene ishrane.

Popisom, koji je sproveo Upravni odbor Zajednice Jugoslovenskih železnica u 1958. godini ustanovljeno je da od ukupnog broja zaposlenih radnika na železnici oko 15.000 je u krajnje nepovoljnoj stambenoj situaciji: bez stana ili sa kranje nehigijenskim stanom. Po jednom opštem kriterijumu stambene ugroženosti na železnici ima 28.640 radnika kojima je potreban stan.

Do kraja 1958. godine ukupno je izgrađeno 1.762 stana za potrebe železničara. Ovi stanovi izgrađeni su pretežno u vremenu od 1956. do 1958. godine, kada se počeo rešavati stambeni problem železničara.

S obzirom na oštrinu ovog problema nužno je obezbediti godišnju izgradnju oko 2.000 stanova.

Tehnička zaostalost kapaciteta Jugoslovenskih železnica odražava se u nepovoljnom stanju radnih prostorija i uslova rada, nedostatku objekata lične higijene: kupatila, umivaonika, pitke vode itd. I ove probleme treba u narednom periodu brže rešavati.

Problemi standarda na železnici razmatrani su na sednici Odbora za privredu Saveznog izvršnog veća 15. avgusta 1959. godine i usvojena politika i konkretne mere za njihovo rešavanje. Određen je iznos od 1.500 miliona dinara u okviru dotacije koja je data železnici za početak bržeg rešavanja problema standarda u 1959. godini, a načelno je rešeno da se u društvenom planu — godišnjem i perspektivnom — predvide sredstva za rešavanje problema standarda na železnici.

Na osnovu usvojene politike Saveznog izvršnog veća, Upravni odbor Zajednice Jugoslovenskih železnica preduzeo je mere i već u 1960. godini može se govoriti o prvim pozitivnim rezultatima: organizovano je oko 60 restorana društvene ishrane, razvijena je izgradnja stanova a takođe zahvaćena i ostala problematika iz ove oblasti.

Kratko rezimirano: oštrina problema kadrova rezultirala je u posleratnom periodu iz opštih problema i teškoća u razvitku Jugoslovenskih železnica, a pre svega iz zaostale materijalne baze i niskog nivoa železničkih tarifa. Ovi su problemi postali još aktuelniji prelaskom na radničko samoupravljanje. Iz tih razloga došlo je do odliva stručnog kadra sa železnice kao i do nedovoljnog priliva kadra sa visokom školom. Takođe je

došlo da zaostajanja u nivou nagrada železničara i sporijem razvijanju sistema tarifnih pravilnika i stimulativnijih metoda nagrađivanja prema radu.

U osnovi iz istog razloga došlo je i do zapostavljanja problema standarda železničara.

Pored svega ovoga karakteristično je za ovaj period stalni porast produktivnosti rada železničara.

Brže rešavanje istaknutih problema stvoriće uslove daljeg porasta produktivnosti rada i opšte efikasnosti rada Jugoslovenskih železnica.

Naučna biblioteka

VI OSNOVI POLITIKE DALJEG RAZVITKA I MODERNIZACIJE JUGOSLOVENSKIH ŽELEZNICA

Zaključci

1. I pored naglog razvoja mlađih grana saobraćaja i u industrijski razvijenim zemljama železnica zadržava i dalje ulogu osnovnog nosioca transporta i vodeće saobraćajne grane. Ekonomski razlozi opredeljuju je da i dalje zadrži ovu svoju ulogu.

Zbog toga i industrijski razvijene zemlje ulažu znatne investicije za modernizaciju železnice i povećanje njenih transportnih kapaciteta kroz obezbeđenje većih brzina, rekonstrukcije pruge, opremljenost pruge modernim sredstvima signalizacije i veza i uvođenje mehanizacije i automatizacije radi pružanja kvalitetnijih usluga u prevozu.

2. Brzi razvoj privrede Jugoslavije, koji je ostvaren sprovođenjem elektrifikacije i industrijalizacije uslovio je povećanje obima prevoza i to za preko tri puta u odnosu na predratni period. Nasuprot tome, razvoj transportnih kapaciteta u železničkom saobraćaju bio je daleko sporiji od razvoja potreba za prevozom.

3. Investiciona ulaganja u kapacitete železnice u posleratnom periodu bila su usmerena u obnovu ratom porušenih objekata i uspostavljanje saobraćaja. Zatim se pristupilo izgradnji jednog broja novih pruga i rekonstrukciji uzanih pruga u normalne na područjima gde nije bilo pruga a gde je zahtevao nagli razvoj privrede na tim područjima.

Međutim, ovom izgradnjom je izvršeno samo delimično popunjavanje mreže i uklanjanje nekih uskih grla na mreži, dok je još uvek ostao problem izgradnje novih pruga i rekonstrukcija uzanih u normalne koje zahtevaju kako saobraćajne potrebe, tako i potrebe privrede.

U takvim uslovima modernizaciji železničkog saobraćaja i uvođenju nove savremene tehnike u proteklom periodu nije se pristupilo u potrebnim razmerama. Može se reći da je do-

sadašnjim ulaganjima u tom pravcu tek označen početak priprema za modernizaciju.

U proteklom periodu zbog niske amortizacije kao i njenog blokiranja nije vršena ni dospela zamena osnovnih transportnih kapaciteta, te je još uvek ostao problem obezbeđenja neizvršene dospele zamene osnovnih transportnih kapaciteta.

Dok je u ostaloj privredi vršeno znatno investiranje u razvoj i rekonstrukciju, železnica je bila orijentisana na korišćenje unutrašnjih rezervi, te je na toj osnovi sa velikim naporima uspevala da nešto ublaži disproporciju između rapidnog razvoja privrede i njenih potreba za prevozom s jedne strane, i zaostajanja razvoja transportnih kapaciteta železnice s druge strane.

4. Iz izloženog stanja u referatu jasno proizilazi da su naše železnice u velikoj meri tehnički zaostale kako u odnosu na tehnički nivo i stepen modernizacije železnica u razvijenim industrijskim zemljama u čiji se sistem moraju uključivati i naše železnice, tako i u odnosu na razvoj naše privrede.

5. Pored objektivnih faktora u pogledu razvoja transportnih kapaciteta železnice koji su se manifestovali kroz sistem finansiranja investiranja putem centralnih fondova zajednice, uzroci sporijem rešavanju niza problema u razvoju železnice mogu se naći i u organizacionim uslovima, neuključivanju železnice u naš privredni sistem kao i u tarifnoj politici.

Radničko samoupravljanje na Jugoslovenskim železnicama sprovedeno je čeriti godine kasnije od uvođenja radničkog samoupravljanja u našoj privredi. Međutim, sprovođenjem radničkog samoupravljanja na Jugoslovenskim železnicama nije se išlo do kraja u decentralizaciju poslovanja i jačanju materijalne baze radničkog samoupravljanja u železničkim transportnim preduzećima i osnovnim jedinicama.

Na poslovanje železničkih transportnih preduzeća nisu bili konsekventno primenjeni svi principi ekonomskog poslovanja niti su odnosi bili postavljeni na potpuno ekonomskim osnovama.

Usled toga, što železnica nije bila uključena u sistem privrednog poslovanja u potpunosti kao i usled niskih i neekonomskih tarifa, nije bilo omogućeno razvijanje šire inicijative organa radnčkog samoupravljanja u okviru železnice za brže rešavanje problema poslovanja razvoj i modernizacije železnice. Iz istih razloga nisu bili zainteresovani pa time i uključeni

u rešavanje ovih problema i ostali društveni i privredni faktori — republike, komune i privreda u celini.

Železničke tarife nisu bile ekonomske ni po svom nivou in po dejstvu na privredu. Niske železničke tarife nisu delovale kao ekonomski faktor kod utvrđivanja lokacije proizvodnih kapaciteta, omogućavale su održavanje neracionalnih i unakrsnih prevoženja i to na velikim odstojanjima čime su nepotrebno angažovani ionako nedovoljni transportni kapaciteti, niti su pozitivno delovale na raspodelu transporta pojedinih transportnih grana sa stanovišta njihove društvene opravdanosti.

S druge strane nizak nivo železničkih tarifa nije obezbeđivao odgovarajuću bazu radničkom samoupravljanju na železnici niti su tarife bile instrument ekonomske politike železnice. Usled toga, železničkim kolektivima nije bila obezbeđena materijalna baza, te su železnice bile dovedene u težak finansiski položaj da je društvena zajednica morala sanirati dotacijama i drugim merama.

Nizak nivo železničkih tarifa i tarifski sistem uslovili su da materijalni položaj železničkih transportnih preduzeća bude lošiji od položaja u industriji što se vidi iz sledećih odnosa.

U 1959 godini i pored namenske dotacije od 15.500 miliona dinara, bruto stopa dobiti železničkih transportnih preduzeća iznosila je 1,23 dok je industrija u proseku ostvarila 16,95, stopa akumulacije izražena u odnosu neto dohotka prema minimalnim ličnim dohocima uvećan za 50% kod železničkih transportnih preduzeća iznosi 31,28, a prosek u industriji 160,63. U koliko su u težem materijalnom položaju bila železnička transportna preduzeća u 1959 godini, pokazuju i sledeći odnosi:

U železničkim transportnim preduzećima ostvareno je po jednom radniku 67.735 dinara u fondovima, dok je u industriji prosek 105.800 dinara, a u crnoj metalurgiji, koja je po organskom sastavu sredstava i rada jednaka železnici 140.899 dinara. Međutim, do 1959 železnička transportna preduzeća su bila u još težem položaju.

6. Na osnovu izloženog stanja železničkih transportnih kapaciteta i disproporcija koje su nastale u proteklom periodu između razvoja privrede i železnice, investiciona ulaganja u železničkom saobraćaju u narednom periodu treba usmeriti tako se obezbedi brži razvoj železničkog saobraćaja i isti uskladi sa razvojem privrede.

Predlozi

Na osnovu istaknutih zaključaka i ocene problema železnice, na osnovu predviđenog daljeg razvitka privrede zemlje i porasta potrebe za uslugama transporta, daju se sledeći predlozi za politiku razvitka i modernizacije Jugoslovenskih železnica:

1. Kao osnovnu granu unutrašnjeg transporta železnicu treba osposobiti za izvršenje povećanog obima prevoza putnika i robe koji se očekuje u narednom periodu na bazi daljeg razvitka proizvodnje, spoljnotrgovinske robne razmene i standarda stanovništva. U tom cilju treba:

— nastaviti sa intenzivnom rekonstrukcijom glavnih pruga radi njihovog osposobljavanja za veći obim prevoza, povećanje brzine i korišćenje savremenih voznih sredstava;

— nastaviti bržim tempom započetu modernizaciju sistema vuče vozova uvođenjem dizel i električne vuče na određenim prugama;

— nastaviti sa normalizacijom onih pruga, čija prevozna sposobnost u znatnoj meri zaostaje za potrebama u prevozima;

— nastaviti sa izgradnjom pruga radi povezivanja područja zemlje, oskudnih u saobraćajnim vezama, čime će se omogućiti njihov brži privredni razvitak;

— nastaviti nabavku lokomotiva dizel i električnih u skladu sa porastom obima prevoza i tempom i planom modernizacije železnica;

— nastaviti sa nabavkom teretnih vagona, a naročito onih vrsta u kojima se danas oseća najveća oskudica;

— brže rešavati problem putničkog saobraćaja na našim železnicama nabavkom većeg broja putničkih vagona, motornih vozova i šinobusa;

— nastaviti sa širom primenom automatizacije i mehanizacije kako u procesu prevoza, tako i u ostalim delatnostima.

Za ovakav razvitak i modernizaciju železnice potrebno je obezbediti materijalnu bazu u domaćoj industriji: za proizvodnju voznih sredstava, za izvođenje radova na elektrifikaciji železnica, za održavanje osnovnih kapaciteta železnica, za proizvodnju ostale opreme, materijala, rezervnih delova itd.

2. Investiranje u železničkom saobraćaju treba vršiti na sledećoj osnovi:

(1) izgradnju novih železničkih pruga, normalizaciju uzanih pruga, elektrifikaciju pruga i nabavku voznih sredstava za obezbeđenje prevoza na novoizgrađenim prugama obezbeđivati bržim tempom iz sredstava društvenih fondova bez obaveze vraćanja;

(2) nabavke voznih sredstava za proširenje kapaciteta na postojećoj mreži, modernizaciju kao i rekonstrukcije pruga i čvorova u cilju povećanja njihove prevozne i propusne moći obezbediti finansiranjem iz društvenih fondova sa obavezom vraćanja;

(3) redovnu zamenu svih kapaciteta kao i ostale investicije obezbediti finansiranjem iz sredstava železničkih preduzeća.

Pored toga treba naći način kojim će se obezbediti Jugoslovenskim železnicama, iz društvenih sredstava, finansiranje zamene voznih sredstava koja je dospela a ostala neizvršena u proteklom periodu usled neekonomske i blokirane amortizacije.

Da bi se ostvarilo sprovođenje ovakve investicione politike potrebno je društvenim planovima obezbediti odgovarajuća sredstva.

3. Isto tako, potrebno je izvršiti do kraja započetu reformu tarifskog sistema i nivo železničkih tarifa postaviti na takvoj osnovi da se kroz prihode od prevoza putnika i robe obezbede sredstva u odgovarajućim fondovima železničkih transportnih preduzeća za ostvarenje napred postavljenih sistema investiranja; sredstva za povećanje fondova zajedničke potrošnje i normalne uslove poslovanja, da se tarifski sistem postavi tako da stimulativno deluje na železnicu kao transportnu organizaciju za izvršenje svih prevoza koji su upućeni na železnički saobraćaj, a s druge strane da deluje na privredu u pravcu racionalnog korišćenja transporta.

4. Doneti Zakon o Zajednici Jugoslovenskih železnica na načelima dalje decentralizacije, produbljavanja sistema radničkog samoupravljanja na železnici, kao i povezivanja železnice sa političko-teritorijalnim jedinicama na zadacima unapređenja železničkog saobraćaja i doprinosa železnice razvoju komuna i obezbediti materijalnu bazu za sprovođenje principa nove organizacije.

SADRŽAJ

Uvod

Strana

I Obnova i početak rekonstrukcije Jugoslovenskih železnica u periodu od 1945.—1956. godine

A. Kapaciteti

1. Pruge — — — — — — — — — — — — — 7
2. Lokomotive — — — — — — — — — — — 12
3. Putnički vagoni — — — — — — — — — — 14
4. Teretni vagoni — — — — — — — — — — 18
5. SS postrojenja i TT veze — — — — — — — — 20
6. Ostali kapaciteti — — — — — — — — — — 21
7. Kapaciteti za održavanje pruga — — — — — — 22
8. Kapaciteti za održavanje voznih sredstava — — — 23

B. Obim i kvalitet prevoza

1. Prevoz robe — — — — — — — — — — — 27
2. Prevoz putnika — — — — — — — — — — 30
3. Tranzit — — — — — — — — — — — — 35

C. Investiciona politika — — — — — — — 36

II Dalja rekonstrukcija i početak modernizacije Jugoslovenskih železnica u periodu od 1957.—1960. g.

1. Osnovne postavke Petogodišnjeg plana razvitka Jugoslovenskih železnica u periodu od 1957.—1961. godine — — — 40
2. Ostvarenje zadataka Petogodišnjeg plana u periodu od 1957.—1960. godine — — — — — — — — — — 42

III Ekonomsko stanje Jugoslovenskih železnica

1. Tarife i tarifska politika — — — — — — — — — 46
2. Ukupan prihod i njegova raspodela — — — — — — 50
3. Fondovi — — — — — — — — — — — — — 53

IV Radničko samoupravljanje na železnici

1. Prelaz železnice na radničko samoupravljanje — — — 56
2. Dalji razvitak radničkog samoupravljanja na železnici — 58

V Stanje i problemi kadrova

1. Stanje kadrova — — — — — — — — — — — — 59
2. Produktivnost rada — — — — — — — — — — — 63
3. Sistem nagrađivanja — — — — — — — — — — — 66
4. Standard i uslovi rada železničara — — — — — — 68

VI Osnovi politike daljeg razvitka i modernizacije Jugoslovenskih železnica

Zaključci — — — — — — — — — — — — — 71
Predlozi — — — — — — — — — — — — — — 74

Knjižnica Božidara Adžije
020201827

24. III. 1977
18. V. 1977
18. V. 1978
22. VI. 1979
24. III. 1980
2. II. 1981
28. III. 1982
23. III. 1982
2- III. 1983
3. V. 1983
01-10-2025
10. VIII. 1983
4. III. 1984
23. IV. 1984
6. VI. 1984
17. X. 1984
4. III. 19
2. XI. 1985
1--08-1986
06-11-2025

»Narodne novine«, Zagreb — (34)
Oznaka za narudžbu: UT — XI/11-10

A
65
RAZVI
Knjižnica Božidara Adžije
020201827 / 106.408